IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 301)
z dnia 11 lipca 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 301)

11 lipca 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, i **Cezarego Grabarczyka (KO)**, zastępcy przewodniczącego, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat aktualnego stanu realizacji „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.)”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomas Kwieciński** radca generalny dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Rafał Ziętal** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Józef Wojciech Tomal** starosta myślenicki wraz ze współpracownikami, **Piotr Cygan** członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krajowa wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam pana ministra wraz ze współpracownikami. Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja ministra infrastruktury na temat aktualnego stanu realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.). Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę.

Proszę więc pana ministra o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo cieszę się, że po raz kolejny w tej formule spotykamy się, aby rozmawiać o inwestycjach drogowych realizowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Ostatnie takie spotkanie miało miejsce bodajże w styczniu tego roku. Taki półroczny cykl jest bardzo dobrym pomysłem na to, aby ocenić stan zaangażowania i zaawansowania projektów drogowych. Dzisiaj, jak rozumiem, dyskusja będzie dotyczyć Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), ale oczywiście także podsumowania PBDK, który jest realizowany do końca 2025 r.

Jeżeli chodzi o PBDK, który został rozpisany na lata 2014–2023 z perspektywą do 2025 r., to oddaliśmy do użytkowania ponad 2 tys. km dróg, a dokładnie 2069 km dróg. Chodzi oczywiście o zadania, które były realizowane w ramach PBDK. Łącznie to 159 odcinków realizacyjnych. Wysokość wydatków z Krajowego Funduszu Drogowego to 75,8 mld zł.

Jeżeli chodzi o realizację, to w realizacji znajdują się 92 odcinki o długości 1245 km. Wartość wydatków z Krajowego Funduszu Drogowego to 66,2 mld zł. Zaznaczam, że to realizacja rozumiana jako zadania, które są co najmniej w fazie projektu technicznego. Co do zasady prowadzimy inwestycje w trybie „Projektuj i buduj”, jedna umowa. Są oczywiście wyjątki. Zdarzały się sytuacje, w których przygotowywaliśmy projekt

techniczny w oddzielnym postępowaniu. Ostatnie postępowanie przetargowe, ostatnia umowa kontraktowa to budowa bazująca właśnie na wcześniej przygotowanym projekcie technicznym.

Jeżeli chodzi o przetarg, to w przetargu znajduje się 18 zadań o długości dróg 264 km. Środki przygotowane w ramach KFD to 20,2 mld zł.

Jeżeli chodzi o efekt, który uzyskaliśmy, inny niż zakres kilometrażowy albo wydatek finansowy, najważniejszy efekt to kwestie związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Przy różnych okazjach rozmawiamy tutaj właśnie o tematach BRD i trzeba wspomnieć, że budowa dróg szybkiego ruchu, autostrad czy dróg ekspresowych, także budowa obwodnic jako obejść mniejszych lub większych miejscowości, w bezpośredni sposób wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Rok poprzedni to najniższy pomiar, jeżeli chodzi o śmiertelne ofiary wypadków drogowych. To również najmniejszy pomiar samych wypadków drogowych i osób rannych w tychże wypadkach. Możemy mieć nadzieję, że gdy kolejne inwestycje zostaną oddane do użytkowania, odczujemy to nie tylko w postaci krótszych czasów przejazdów pomiędzy poszczególnymi regionami, ale również odczujemy większy komfort i większe bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Jeżeli chodzi o Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych, bo zdaję sobie sprawę, że ta dyskusja będzie dotyczyła nie tylko podsumowania, czyli tego, co za nami, ale również tego, w którym miejscu jesteśmy obecnie i jakie są nasze plany na przyszłość, to RPBDK zastąpił Program Budowy Dróg Krajowych i w tej chwili jest przez nas realizowany. W perspektywie do 2033 r. pokazaliśmy wszystkie nasze zamiary inwestycyjne, gwarantując również na niego środki finansowe, zapewniając na te inwestycje środki finansowe. To bez mała 300 mld zł. W realizacji głównych zadań opieramy się na Rządowym Funduszu Budowy Dróg Krajowych. Dzięki temu w najbliższych latach Polska pozostanie jednym z największych placów budowy w Europie. Obserwujemy tendencję ciągłego inwestowania dużych nakładów finansowych na rozwój infrastruktury drogowej związanej z budownictwem od nowa, ale trzeba też wspomnieć, że utrzymanie dróg również kosztuje i na to również jesteśmy przygotowani. Mamy na to przeznaczone środki finansowe.

Jeżeli chodzi o cele inwestycyjne wyrażone w ramach RPBDK, celem numer jeden jest zakończenie budowy sieci autostrad. A4 jest już zakończona. Oczywiście jest planowana do rozbudowy. A1 jest zakończona i jest planowana do rozbudowy. Kończymy A2. Perspektywa najbliższych dwóch, trzech lat to zakończenie autostrady A2, ale oczywiście też rozbudowa wrażliwego, najbardziej przepełnionego pojazdami odcinka A2 między Warszawą a Łodzią.

Drugi cel to zakończenie programu budowy dróg ekspresowych. W tej chwili zaawansowanie, czyli liczba kilometrów oddanych dróg ekspresowych w porównaniu do naszych planów to ok. 42%, tak że ponad 57% jeszcze przed nami, ale wiele jest w zaawansowaniu, wiele jest w trakcie przygotowania i perspektywa 10–12 lat jest jak najbardziej realna. To oczywiście duża obwodnica aglomeracji warszawskiej jako ring wokół Warszawy. Ostatnio ukończyliśmy ring wokół Łodzi drogą ekspertową S14. Planujemy również A50 przez S50 jak obwodnicę aglomeracji warszawskiej. Myślę, że okręg warszawski zasługuje na to, aby wyprowadzać ruch tranzytowy w pewnej odległości od Warszawy, i to z każdej strony, zarówno północnej, jak i południowej, wschodniej i zachodniej. Uważamy, że obwodnica aglomeracji warszawskiej jest niezbędna i chcemy ten projekt zrealizować w ciągu kilku lat.

Szanowni państwo, są ze mną współpracownicy zarówno z MI, jak i z GDDKiA. Jeżeli będą pytania szczegółowe, jesteśmy do państwa dyspozycji. Możemy też w szczegółach odnieść się chociażby do naszych tegorocznych zamiarów ilości kilometrów nowych dróg, które mamy zamiar oddać w trakcie drugiego półrocza 2023 r., ilości umów, które będziemy podpisywać, ilości przetargów, które będziemy ogłaszać. Myślę, że zwyczajowo będą pytania dotyczące poszczególnych inwestycji. Na tym zakończę swoje słowo wstępu. Liczę na żywą, acz merytoryczną dyskusję w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Miszalski.

Poseł Aleksander Miszalski (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, po pierwsze, bardzo dziękuję za zwołanie posiedzenia Komisji, bo taka dyskusja co jakiś czas jest ważna, nie tylko w ramach ogólnych wniosków i liczb, ale też w ramach różnych szczegółowych rozwiązań. Nie ukrywam, że na prośbę mieszkańców Małopolski i Krakowa prosiliśmy o zwołanie tego posiedzenia Komisji. Szkoda, że nie ma pana ministra Adamczyka, bo akurat rzecz, o której chcę mówić, to bezpośrednio sprawa jego okręgu, jego wyborców, jego mieszkańców, jego sąsiadów.

Sprawa dotyczy S7, a konkretnie projektowanego odcina S7 w Małopolsce, na przebiegu od A4 do Myślenic. Powiem państwu, że liczby, które pan prezentuje, oczywiście wyglądają pięknie, ale w szczegółach inwestycje, które opisywaliście, czasem wyglądają dramatycznie.

Proces planowania S7 w Małopolsce to jest istny chaos. Zaczęło się od tego, że jeszcze jakiś czas temu ogłoszonych było 14 wariantów. Warianty przebiegu S7 były od Targowicy na wschodzie aż do Morawicy na zachodzie. To bardzo szerokie spektrum. Nagle, z niezrozumiałych względów, na początku zeszłego roku pojawiło się – zupełnie bez konsultacji, bez informowania mieszkańców – sześć wariantów, które bardzo mocno zawężały możliwość wprowadzenia tego odcinka S7 do A4 w zasadzie do terenu Krakowa. Oczywiście nie ma tam żadnych rezerw terenowych dla tych przebiegów, żeby było jasne. Wszystkie te warianty de facto kończyły się między węzłem Kraków Południe a Kraków Bieżanów. Jest to zadziwiające o tyle, że wszystkie te warianty idą po terenach cennych przyrodniczo, po zieleni, po lasach, które trochę są płucami Krakowa, część przebiega przez Wieliczkę, przez zabytek UNESCO, czyli kopalnię w Wieliczce, przez tereny osuwiskowe, przez forty, przez zbiornik Barycz. W zasadzie nie ma wariantu, który nie budziłby kontrowersji.

Powiem tak. Praktycznie wszyscy mieszkańcy protestują, bo wszystkie te warianty przebiegają po ich zabudowaniach. Protestują Swoszowice, Kosocice, Soboniowice, Bieżanów, Rżąka, Opatkowice, ale również gminy podkrakowskie: Mogilany, Siepraw, Świątniki Górne, wspomniana już Wieliczka. Myślenice pewnie będą mówić za siebie, ale warianty, którymi wprowadzacie tę drogę do Myślenic, budzą protest, również burmistrza Susia z Dobczyc. Tak naprawdę skłóciliście wszystkich, nikt nie jest zadowolony. Pan burmistrz Suś przysłał mi nawet pisma do odczytania, ale oszczędzę tego państwu, bo to jest 30 stron, więc myślę, że po prostu to przekażę.

Natomiast ostatnio w zespołach parlamentarnych, gdzie usłyszeliście państwo te protesty i kontrowersje, GDDKiA nagle poparła argumenty merytoryczne, bo to nie jest tylko kwestia „Nie u mnie”, tylko są tam konkretne dane, konkretne merytoryczne argumenty. Nagle okazało się, że sześć wariantów znowu nie obowiązuje, że teraz w STEŚ będziecie robić 9 wariantów. I tak, na zespole parlamentarnym tydzień temu pan dyrektor powiedział, że będzie 9 wariantów. Tymczasem co się okazuje? Że już nie 9, tylko 50. Takie są informacje. 50 wariantów, z czego 40 przechodzi przez Kraków, czyli przez miejsca, w których ludzie protestują najwięcej. 40 wariantów. Rozumiem, że jak ogłosicie 50 wariantów, to nie będzie jednego domu, który nie będzie miał jakiegoś wariantu na swoim terenie. To jest chore. To jest jakiś absurd. Skłócić ludzi można w taki właśnie sposób, więc jeśli o to chodzi, to cel na pewno już osiągnęliście.

Chciałem spytać, po pierwsze, dlaczego ostatnie badania ruchu, na które się powołujecie, proponując poprzednie warianty – bo teraz nie wiem, jak to będzie przebiegać – są z 2015 r.? Wtedy nie było jeszcze północnej obwodnicy Krakowa, która jest kończona dopiero teraz. Przecież północna obwodnica Krakowa kolosalnie odwróci wszelkie natężenia ruchu. Nie uwzględniacie w tych prognozach też kolei, która jest projektowana do Myślenic. Dlaczego nie ma nowych badań? Dlaczego nie zrobicie nowych badań, już po wybudowaniu obwodnicy, i na tych badaniach nie będziecie projektować ruchu?

Wreszcie, jeżeli S7 jest drogą z północy na południe i wyprowadza ruch głównie z Warszawy w kierunku Zakopanego, to pytam, jaki jest sens wpuszczać taką drogę w obwodnicę autostradową Krakowa, która już teraz jest zakorkowana. Rozumiem, że sens jest taki, żeby skrócić, a nie wydłużyć czas przejazdu kierowców. W związku z tym czemu warianty, które oddalają przebieg S7 od Krakowa na zachód czy wschód, nie są prefero-

wane, tylko jest 40 na 50 proponowanych wariantów, bo oczywiście jeszcze ich nie znamy, wpuszczających cały ruch z Warszawy w obwodnicę autostradową Krakowa?

To jest jakiś absurd. Do tej pory nie uzyskaliśmy żadnych merytorycznych wyjaśnień tego, oprócz tego, że trasa powinna być krótsza, ale wydłużenie trasy o 3 km, 5 km i skrócenie przejazdu, ponieważ nie będzie zakorkowana na odcinku całej autostrady, to chyba jednak bardziej logiczne myślenie niż skrócenie jej o 3 km i wpuszczenie ludzi w korek pod Krakowem.

To w zasadzie tyle. Po ostatnim zespole parlamentarnym wraz z posłanką Gosek-Popiołek wysłaliśmy pismo z tymi pytaniami. Mam nadzieję, że otrzymamy na nie odpowiedzi, i dzisiaj, i na piśmie. Na wszelki wypadek proszę odpowiedzieć na to pytanie również na piśmie. Myślę, że mieszkańcy, przedstawiciele komitetów przedstawią więcej szczegółów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Truskolaski.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, mam kilka pytań odnośnie do inwestycji podlaskich, w szczególności w drogi ekspresowe. Jak wiemy, szumnie zapowiadana Via Carpatia, piękna arteria w województwie podkarpackim, buduje się, prace są zaawansowane, w Lubelskiem również. Z województwem podlaskim jest trochę gorzej i chciałbym zapytać, jak ta sytuacja będzie wyglądać, kiedy zostanie zbudowany odcinek od Białegostoku do granic województwa. Niestety na większości odcinków prace nawet nie ruszyły, dlatego, panie ministrze, proszę o odpowiedź, kiedy ostatecznie mieszkańcy województwa podlaskiego będą mogli tą trasą pojechać. Jak wiemy, niektóre z przetargów zostały na tych odcinkach unieważnione, więc proszę o szczegółową odpowiedź, jak ta sytuacja wygląda.

Kolejna droga, która jest nazywana drogą śmierci, a niestety jak na razie oprócz szumnych zapowiedzi pana prezesa Kaczyńskiego nie udało się nic z tym zrobić, to droga pomiędzy Białymstokiem a węzłem Raczki przez Augustów. Jak wygląda zaawansowanie prac na tej trasie? Czy są już rozpisane jakieś rozpisane? Czy są już jakieś projekty? Proszę o kompleksową informację, bo jeszcze niedawno pan prezes Kaczyński mówił o tym, że ta droga zostanie wybudowana w standardzie drogi ekspresowej, ale na tym odcinku niestety nie dzieje się nic, żeby taka droga powstała.

Kolejny odcinek to Białystok – Ełk. Mówiono o tym, że ta droga, S16, też powstanie. Pytanie, jakie jest zaawansowanie prac na tym odcinku. Mam też pytanie, jeżeli chodzi o odcinek Białystok – Augustów. Jaki będzie przebieg tej trasy? Czy to będzie pełne starodroże, czy ta droga będzie szła na przykład przez Knyszyn?

Na koniec droga S61, najbardziej zaawansowana. Był tam problem z obwodnicą Łomży. Pytanie jest takie. Kiedy droga S61 ze wszystkimi obwodnicami zostanie oddana do użytku? Proszę o odpowiedź na posiedzeniu Komisji, ale również o szczegółową odpowiedź na piśmie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Gosek-Popiołek.

Poseł Daria Gosek-Popiołek (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo za zwołanie tego posiedzenia Komisji i za udzielenie głosu. W sprawie S7 i jej potencjalnych przebiegów w Małopolsce ważna jest również kwestia społeczna i kwestia życiowa mieszkańców. Małopolska jest regionem, który jest jednak bardzo gęsto zabudowany. Mówimy o sytuacji, w której dojdzie do wyburzeń, w której dojdzie do wysiedleń. Chciałam zwrócić uwagę, że w proces, który GDDKiA zaproponowała mieszkańcom, był tak naprawdę wsadzeniem ich na beczkę prochu i oczekiwaniem, że przyjmą tę sytuację. Tylko że najpierw zaproponowano pewne możliwe przebiegi, potem, na etapie STEŚ, powiedziano: „Ale właściwie będzie można pójść szerzej, będą możliwe alternatywne inne przebiegi”, nie dając żadnej pewności ani wizji tego, jak ta trasa w ostateczności miałaby przebiegać.

Ważnym aspektem jest kolej i to, na ile zmieni ona układ komunikacyjny w Małopolsce. Z dużym zaskoczeniem przyjęłam stanowisko GDDKiA, która stwierdziła, że szacunki, którymi dysponuje, jeżeli chodzi o kolej, według nich są nie do końca pewne, przeskalowane i nie można mieć ostatecznej liczby czy zdania na temat tego, jaka będzie skala ruchu, który kolej będzie mogła przejąć. Wydaje mi się to trochę absurdalne. Z jednej strony mówimy o tym, że jest to absolutnie kluczowa inwestycja kolejowa, która ma zmienić sposób podróżowania i która ma przyczynić się do zmniejszenia ruchu, a z drugiej strony GDDKiA w pewnym sensie uważa tę inwestycję za mało istotną. Albo stawiamy na kolej i mówimy o alternatywnych rozwiązaniach, o zmianie nawyków i rozwiązaniach proekologicznych, albo traktujemy ją jak kwiatek do kożucha i uznajemy, że i tak niewiele zrobi, wobec czego nie należy tych inwestycji brać pod uwagę, bo w ostatecznym rozrachunku one i tak niczego nie zmienią.

Bardzo chciałabym więc o to zapytać, o to, jak ministerstwo ostatecznie ocenia planowany wpływ inwestycji kolejowej na to, jak będzie wyglądać budowa S7 i prognozy ruchu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Frysztak.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, kilka miesięcy temu na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Budowy Drogi Ekspresowej S12 pan poseł Andrzej Kosztowniak pełniący funkcję przewodniczącego odtrąbił sukces i zapowiedział, że budowany będzie pierwszy odcinek od granicy województwa łódzkiego w kierunku Radomia. Miało to być 20 km tej drogi. Mijają miesiące, tego przetargu jak nie było, tak nie ma, a mieszkańcy dalej czekają.

Przypomnę, że w 2015 r., kiedy Prawo i Sprawiedliwość dochodziło do władzy, w tzw. kontrakcie dla Radomia – wtedy sygnatariuszami tego porozumienia był Adam Bielan i Jarosław Kaczyński – obiecywaliście budowę trasy ekspresowej S12. W 2019 r. znowu obiecywaliście budowę trasy S12. Przez osiem ostatnich lat nie wybudowaliście ani kilometra drogi od granicy wojewódzka łódzkiego do Puław. Przez ten czas, przez osiem lat było mnóstwo wypadków, również śmiertelnych, które na tym odcinku drogi – zapewne wybudowanej, gdybyście nie rządzili – można byłoby zaoszczędzić ludzkie życie.

Mam pytanie do pana ministra. Kiedy ogłosicie zapowiadany kilka miesięcy temu przetarg? Kiedy ogłosicie przetargi na kolejne odcinki? Mieszkańcy Ziemi Radomskiej czekają na to od ośmiu lat, a w tym czasie jedyne, co się zmienia, to że są kolejne wybory i po raz kolejny obiecujecie budowę drogi S12.

Mam do pana prośbę, aby również na to odpowiedział na piśmie, nie tylko na posiedzeniu Komisji. Z wami tak po prostu trzeba pracować. Musicie odpowiadać na piśmie, bo jak coś powiecie, to później mówicie, że to jakieś nieporozumienie, ktoś może źle coś zrozumiał. Proszę odpowiedzieć na piśmie, kiedy ogłosicie kompleksową budowę wszystkich odcinków trasy ekspresowej S12 – od Opoczna do Puław.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Sowa.

Poseł Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, też będę pytał o drogi w Małopolsce. U nas panuje przekonanie, że minister Adamczyk jest jedynym ministrem infrastruktury, który blokuje budowę dróg. Będę teraz pytał o konkretne drogi, które od ośmiu lat są ujęte w rządowych programach dróg krajowych i autostrad. Żeby nie było, że odwołuję się do dokumentów rządu Platformy Obywatelskiej i PSL-u, będę odwoływał się do dokumentu z 2017 r. – z rządu PiS-u.

Pozycja 114, budowa DK75 Brzesko – Nowy Sącz. To 47-kilometrowy odcinek drogi i 1,5 mld zł. Droga miała być wykonana w latach 2020–2025. Do dzisiaj nie ma nawet decyzji środowiskowej. Nie wiem, czy wybraliście wariant przebiegu, a opowiadacie i zapowiadacie, że droga zostanie wybudowana w 2032 r. Dlaczego ta droga jest bloko-

wana przez taki okres? Przecież to jest kompletnie niepojęte, tym bardziej że warianty przebiegu były na stole już w 2015 r.

Kolejna kwestia dotyczy dróg w zachodniej Małopolsce. O drodze S52 Bielsko-Biała – Głogoczów całkowicie zapomnieliście, jakby tematu nie było. W jakiejś mierze wiążę to z konfliktami przy projektowaniu drogi S7 Kraków – Myślenice, ale mamy na przykład budowę obwodnicy Zatora. Muszę państwu powiedzieć, że jest to niesamowita historia. To odcinek nieco ponad dwukilometrowy, który ma uzyskaną decyzję środowiskową od 2016 r., zresztą tak samo jak w przypadku drogi S52. Tam też decyzja środowiskowa była uzyskana w 2016 r. Wartość inwestycji oszacowano na 56 mln zł. W 2019 r. przed wyborami ogłoszono przetarg na budowę tej drogi. W 2021 r. droga miała być gotowa. Co zrobiono po wyborach? Unieważniono przetarg, bo zabrakło 12 mln zł. Mam dokumenty z GDDKiA. Dzisiaj opowiadacie państwo, że drogę wybudujecie w 2026 r., ale będzie kosztowała już 118 mln zł. Tzn. wówczas zabrakło 12 mln zł, a teraz dołożycie 60 mln zł, ale oczywiście jak już nie będziecie rządzić. To pokazuje całą filozofię Ministerstwa Infrastruktury i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie budowy dróg.

Podobnie jest z obwodnicą Zabierzowa, która do dzisiaj nie ruszyła. Żeby poprawić humor, w 2019 r. obiecaliście, nie tylko, że zbudujecie te drogi, ale że kolejnych siedem obwodnic powstanie w Małopolsce. Wszystkie te obwodnice też mamy sprawdzone. Przy żadnej nic się nie dzieje. Żadna nie jest budowana. Żadna… jest na wstępnych etapach projektowych, tak bym powiedział.

Co więcej, w przypadku obwodnicy Tarnowa, a to już zakrawa na skrajną niegospodarność, gdzie droga przebiega w części przez teren powiatu krakowskiego i przez miasto Tarnów, ta inwestycja była szacowana na ok. 600 mln zł. Chcieliście obciążyć miasto Tarnów kwotą 300 mln zł. Przecież były i są pieniądze z Krajowego Planu Odbudowy. Tam w ogóle nie jest wymagany wkład własny. Można było przeznaczyć te pieniądze. To te pieniądze blokujecie, ale postanowiliście przeprojektować całą obwodnicę, oddalając ją od Tarnowa o kilkanaście kilometrów, co będzie powodowało konieczność wybudowania nowego węzła autostradowego na autostradzie A4. To kompletny absurd. Wyjdzie droga za 1 mld zł. Powiem szczerze, że uważam, że te działania noszą znamiona sabotażu i rujnują finanse publiczne, bo coś, co miało być funkcjonalne, co miało być efektywne i bardzo pomocne dla mieszkańców Tarnowa, będzie kompletnie niefunkcjonalne. Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, jeżeli mogę, było sześć pytań, żeby później poruszane zagadnienia mi nie uciekły.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

OK, dobra.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Na początku swojej wypowiedzi nawiążę do ostatniej i do pierwszej wypowiedzi, bo tutaj mamy kalkę. Budowa nowego ciągu drogowego między A4 a Myślenicami jest kalką Sądeczanki. Pan poseł Sowa mówi o jakiejś blokadzie, ale nie powie, kto dokładnie to blokuje albo kto pisał uwagi, kto prosił o to, abyśmy korektorowali poszczególne warianty. I faktycznie, jeśli chodzi o Sądeczankę, zostało ich stworzonych trzydzieści kilka. Dlatego prace nad tą trasą tyle trwały. W głównej mierze to samorządy postulowały, aby stworzyć optymalny przebieg budowy DK79. Tak się stało. Faktycznie po wielu latach pracy tak się stało. Wniosek o decyzję środowiskową został złożony na rekomendowany wariant i mamy nadzieję, że regionalny dyrektor ochrony środowiska, zgodnie z tym, co wcześniej zapowiadał, we wrześniu, czyli w trzecim kwartale tego roku, wyda decyzję środowiskową dla rozbudowy DK75.

To jest właśnie przykład tego, w jaki sposób podchodzimy do budownictwa drogowego. Tam, gdzie przebiegi są bardzo wrażliwe, tam gdzie samorządowcy, a także czynnik społeczny, bardzo mocno proszą o to, po części mając rację, żeby stworzyć wariant optymalny, robimy to. Podobne podejście przyświeca nam, jeżeli chodzi o budowę odcinka ekspresowej siódemki między autostradą A4 a Myślenicami. Korytarze, które powstały

wcześniej – pan poseł Miszalski mówił o wariantach – to nie były warianty przebiegów, tylko korytarze. Nie powiedział pan tego w swoim wystąpienia. To jest bardzo ważne, bo jest duża różnica między wariantem, konkretnym przebiegiem, między wskazaniem do decyzji środowiskowej a korytarzem, który jest bardzo szeroki, 5–6 km, i tym, że dana trasa może zostać usytuowana w ramach tego korytarza.

Jeżeli chodzi o S7, tutaj również będzie przyświecała nam bardzo spokojna, konsekwentna praca nad tym tematem. Czekają nas konsultacje społeczne w ramach opracowywania studium-techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Wtedy wejdziemy w bezpośredni i formalny dialog zarówno z samorządowcami, jak i ze stroną społeczną. Zazwyczaj takie spotkania odbywają się w terenie i faktycznie, przyznaję, cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem społecznym. Od wójtów wiem, zresztą sam po takich spotkaniach jeżdżę, że żadne spotkanie nie cieszy się takim zainteresowaniem jak to, na którym jest omawiany potencjalny przebieg danej drogi, nieważne czy to droga szybkiego ruchu, czy to obwodnica.

I bardzo dobrze, społeczeństwo ma prawo brać udział w takim dialogu, ma prawo w bezpośredni sposób wpływać na ocenę, opinię i na kształtowanie przebiegu danego odcinka drogi. W przypadku S7 właśnie tak będzie. Te prace dopiero przed nami. W tej chwili trwa postępowanie na wyłonienie wykonawcy STEŚ, które skończy się decyzją środowiskową, a następnie koncepcją programową. Właśnie w taki sposób będziemy ten projekt prowadzić, mając już pewne pierwsze doświadczenia z ostatnich miesięcy.

Jak szanowni państwo zapewne zauważają, inwestor nie unika spotkań w tym temacie, które są organizowane w różnych miejscach. GDDKiA jako inwestor dla odcinków dróg krajowych bierze udział w tych spotkaniach i tłumaczy, w którym miejscu jesteśmy i jak będzie wyglądał harmonogram prac przygotowawczych dla drogi ekspresowej S7.

Minister Adamczyk wyznaczył ten cel do realizacji. Zresztą mówiąc o tym, co jest robione, co jest w poszczególnych fazach, przygotowawczej, przetargowej czy realizacyjnej, pan poseł Sowa nie powiedział o tym, co zostało już zakończone, jeżeli chodzi o polskie drogi. Droga ekspresowa S7, która łączy Kraków z Warszawą, w zasadniczej części jest już zbudowana. W ciągu najbliższych kilku miesięcy połączymy Warszawę z przedmieściami Krakowa, oddając do użytkowania jeden z istotniejszych odcinków. Pozostaną dwa, które są wlotem do samego Krakowa. Oczywiście jest i północna obwodnica Krakowa. Trasa odciąży autostradę A4 i dla tych, którzy przemieszczają się przez tę część naszego kraju, będzie alternatywą bezpiecznego, komfortowego, wygodnego i na początku również bezpłatnego przemieszczania się nad północą Krakowa.

O tych inwestycjach opozycja oczywiście nie wspomni. Inwestycje te mają wysoki stan zaawansowania albo zostały oddane do użytkowania, to po co mówić o czymś, co zostało albo jest realizowane. Trzeba zwrócić uwagę na to, co jeszcze nie jest realizowane. Jeżeli chodzi o obwodnicę Zatora, to teraz trwa dialog techniczny nad samą budową tej obwodnicy. Jeżeli natomiast chodzi o Tarnów, to tak, faktycznie, Tarnów z racji tego, że nowy ciąg DK73 miał przebiegać w granicach administracyjnych Tarnowa, zgodnie z przepisami, które nie zostały przez nas stworzone, tylko obowiązują od lat, był zobowiązany do ponoszenia kosztów realizacji tego zadania, natomiast zrezygnował, dlatego znaleźliśmy inne rozwiązanie, które również rozwiąże problem zatłoczonej drogi nr 73 i przejazdu przez wschodnią część województwa małopolskiego na osi północ-południe.

Radzimy sobie w każdej sytuacji i w zależności od sytuacji. GDDKiA to instytucja o dużej fachowości. Nie realizuje zadań inwestycyjnych od lat 5 czy 8, tylko od lat 23 czy 24. To 2002 r., czyli od 22 lat. Myślę, że to, co powiedziałem, to również zasługa inżynierów, projektantów i budowlańców, którzy na co dzień zajmują się sferą inwestycji drogowych.

Jeżeli chodzi o inne pytania, o kwestię S12, to mogę potwierdzić, że również w trzecim kwartale tego roku zostanie ogłoszony przetarg realizacyjny dla odcinka między granicą województwa a Radomiem. Jeżeli chodzi o województwo mazowieckie i tę część Mazowsza, myślę, że po budowie lotniska też potrafiliśmy udowodnić, że jesteśmy w stanie przeprowadzić duże obiekty, mimo krytyki, mimo oporu, mimo niedowierzania. Jesteśmy w stanie wykonać również tak duże projekty jak lotnisko w Radomiu i tutaj nie powinno być takich wątpliwości.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Truskolaskiego, faktycznie drogi szybkiego ruchu w województwie podlaskim będą bardzo mocnym uzyskiem, i transportowym, i gospodarczym. S61, czyli Via Baltica, jest kończona. W przyszłym roku będzie przejezdna. Ostatni odcinek, obwodnica Łomży, zostanie udostępniony na czasowej organizacji ruchu w przyszłym roku, ale zostanie udostępniony, tak że w przyszłym roku Via Baltica będzie już przejezdna.

Jeżeli chodzi o S19 i Via Carpatia, niestety mogę potwierdzić, że w poprzednim roku Naczelny Sąd Administracyjny z błahych powodów uchylił decyzję środowiskową na trzech odcinkach realizacyjnych, ku zaskoczeniu każdego, kto bardzo dobrze wczytał się zarówno w sam wyrok, jak i w jego uzasadnienie. To nas zmusza do podejścia niekonwencjonalnego, jeżeli chodzi o realizację inwestycji drogowych, ale powrócimy do tych kontraktów i myślę, że w szybki sposób, na bazie dokumentów, które są przygotowywane, będziemy mogli realizować zadania na S19, na wlocie pod Białystok od strony południowej.

Jeżeli chodzi o S8 między Białymstokiem a Raczkami, to w grudniu zeszłego roku została podjęta uchwała intencyjna o ważności tego zadania. Ona zobligowała nas, czyli Ministerstwo Infrastruktury, do rozpoczęcia prac nad oceną oddziaływania na środowisko dla tego odcinka drogi S8. W tej chwili jesteśmy w tym temacie w dialogu zarówno z głównym dyrektorem ochrony środowiska, jak i z Głównym Inspektoratem Sanitarnym. To są procedury, które musimy przejść, z których nie możemy zrezygnować. Ostatnim elementem po uzgodnieniach będzie wpisanie tego odcinka w Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych wraz z finansowaniem i realizacją kolejnych etapów.

Droga nr 16 między Knyszynem a Ełkiem? Tam trwa praca nad decyzją środowiskową. Nie wiem w tej chwili, czy materiał do decyzji środowiskowej jest już przygotowany. Pan poseł prosił o odpowiedź na piśmie. Oczywiście tej odpowiedzi udzielimy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Frysztak, ale króciutko, bo jest naprawdę bardzo długa lista mówców, są ograniczenia czasowe, a jest jeszcze strona społeczna, która również chciałaby zabrać głos.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, pragnę panu przypomnieć, że nikt nie blokował budowy lotniska w Radomiu. Władze miasta Radomia, które współuczestniczyły i podpisywały umowę, były w pełni otwarte. Na koniec, panie ministrze, pragnę panu przypomnieć, że za lotnisko w Radomiu i za jego wybudowanie mieszkańcy Radomia będą państwu polskiemu spłacać w ratach przez najbliższe kilkadziesiąt lat. Chciałbym, żeby pan to zapamiętał. Lotnisko w Radomiu nie jest wyłączną zasługą rządu PiS-u. Jest zasługą wszystkich radomian i radomianek, którzy zrzucili się na ten projekt. Pragnę, żeby to pan zrozumiał.

Na koniec, jak pan będzie udzielał mi odpowiedzi na piśmie, bardzo proszę doprecyzować, czy naprawdę za kilka tygodni ogłosi pan ten odcinek S12 do Radomia, bo to jest, mam wrażenie, jakiś błąd z pana strony, ale trzymam kciuki, żeby to jednak nie był błąd.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Sibińska.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zawsze odkrywcze są uwagi posłów opozycji, że za jakąś inwestycję płacą Polacy. To jest tak odkrywcze, szanowni państwo, że nie wychodzę z podziwu nad tą odkrywczością.

Poseł Konrad Frysztak (KO) – spoza składu Komisji:

Ale te pieniądze są z budżetu miasta Radomia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, warto o tym przypominać, dlatego że są funkcjonariusze PiS-u, którzy piszą, że to rząd PiS-u buduje, nie wiem, z jakich pieniędzy, więc warto przypominać, że są to pieniądze obywateli, z naszych podatków i że z tego budujemy wszystkie rzeczy.

Mam parę konkretnych pytań. Po pierwsze, program 100 obwodnic. Czy mogłabym uzyskać informację, na jakim etapie mamy obwodnicę Krosna Odrzańskiego? Wiem, że tam przetarg ma być ogłoszony chyba na początku sierpnia. Czy to wszystko idzie zgodnie z planem i nie jest zagrożone? Jak w tej obwodnicy ma się sprawa budowy nowego mostu?

Kolejne pytanie to obwodnica Kostrzyna nad Odrą. Tu jest podobnie. Kiedy będzie przetarg? O ile się orientuję, jest decyzja środowiskowa STEŚ. Tu jest też dodatkowe pytanie dotyczące nowego mostu granicznego. Jak przebiegają rozmowy ze stroną niemiecką i kiedy możemy spodziewać się konkretnych decyzji?

Wiem, że na obwodnicy Przytocznej też jest etap STEŚ. Jak to jest przewidywane harmonogramowo? W programie 100 obwodnic jest jeszcze obwodnica Dobiegniewa, jeszcze jest bodajże obwodnica Wschowy, ale bardzo proszę też o odpowiedź na temat obwodnic, które są w rezerwie, czyli obwodnicy Kargowej w DK32. Powiem tak, że nie rozumiem, dlaczego ta obwodnica jest w rezerwie. Tam jest gotowa dokumentacja i może zdarzyć się tak, że dokumentacja straci ważność, bo obwodnica nie znajdzie finansowania. To jest obwodnica, która leży gotowa i czeka na wzięcie spółki i do roboty. Pytanie więc, jaka jest szansa na to, aby ta obwodnica przeszła z rezerwy do listy podstawowej. Podobna sytuacja jest w obwodnicą Nowogrodu Bobrzańskiego w DK27.

Moje kolejne pytanie dotyczy obwodnicy Kożuchowa w drodze wojewódzkiej nr 297. Jest pytanie. O ile się nie mylę, ona nie jest nigdzie zapisana. Czy jest możliwe dopisanie jej do programu 100 obwodnic? Rozumiem, że niektóre ze 100 obwodnic nie znajdą swojego szczęśliwego rozwiązania, ale może akurat jest szansa na przesunięcie jakichś środków. Jest więc prośba o spojrzenie na obwodnicę Kożuchowa życzliwym okiem.

Kolejne pytanie dotyczy niezwykle istotnej inwestycji w województwie lubuskim. To jest obwodnica Słubic w DK31. Jest to bardzo skomplikowane, bo tam trzeba wejść we współpracę z drogami wojewódzkimi. Jest tu wielka deklaracja i chęć współpracy. Panie ministrze, najwyższa pora, żeby ruszyć z tą obwodnicą. Pani minister Rafalska, jak jeszcze była ministrem, przyjeżdżała i obiecywała 1 mln zł na STEŚ dotyczące tej obwodnicy. Nie ma ani STEŚ, ani miliona. Nie wiem, co się stało, czy te pieniądze gdzieś utknęły, co się dzieje. Bardzo więc proszę o konkretną informację, jakie są plany w związku z obwodnicą Słubic.

Następna rzecz jest już zapomniana, ale ciągle upominają się o to mieszkańcy i przedsiębiorcy. Czy są jakieś rozmowy na temat węzła Łagów w ciągu autostrady A2? Czy są prowadzone rozmowy z koncesjonariuszem? Rzeczywiście był tam duży problem. Upominano się o to.

Moje ostatnie pytanie dotyczy co prawda województwa małopolskiego, ale pytałam już o to pana ministra bodajże na posiedzeniu podkomisji, a chodzi o most na Wiśle między gminą Skawina i Liszki. To miejscowość Jeziorzany. Opisywałam sytuację. Byliśmy tam na spotkaniu. Proponowany przez ministra Adamczyka most wjeżdża wprost w Jeziorzany, rozjeżdża boisko, szkołę, przystanek. Były propozycje i podpowiedzi, jak można to zrobić, więc bardzo proszę. Nie otrzymałam żadnej informacji na ten temat, a prosiłam, żeby była informacja i żeby wnikliwie na to spojrzeć. O to się upominam.

Ja tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Gill-Piątek. Prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi. To jest apel do wszystkich, bowiem mamy, na serio, ograniczenia czasowe i chciałbym, żeby strona społeczna też miała możliwość zabrania głosu.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Szanowny panie przewodniczący, dlaczego akurat w momencie, kiedy mam mówić, prosi pan o zwięzłość wypowiedzi, a inni mogli formułować te wypowiedzi rozwiąźle? Dobrze, spróbujemy.

Panie ministrze, moim pierwszym zapytaniem poselskim było zapytanie na temat przejścia przez DK14 w Dobrej. Dobra to miejscowość między Łodzią a Strykowem, przez którą przejeżdża dojazd do autostrady A2. Tak jak pan minister powiedział, mamy już domknięty ring autostradowo-ekspresowy w Łodzi, i bardzo dobrze, tylko że problem jest z dojechaniem do tego. W Dobrej giną ludzie. To rondo było wpisane bardzo dawno temu. Sama byłam w GDDKiA, by się dowiadywać. Był przetarg na to rondo, ten przetarg nie powiódł się. Mieszkańcy cały czas czekają na poprawę bezpieczeństwa, bo tam jest przejście, które jest słabo widoczne. Tam naprawdę są ofiary śmiertelne. To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie wiąże się z pytaniem pana posła Frysztaka, który pytał o S12 w swoim województwie. Ja zapytam o część, która jest w województwie łódzkim. Jak to jest, panie ministrze, że obiecywaliście ludziom S12… Dwunastka jest tak zakorkowana i miejscami tak nieprzejezdna, że głowa boli. W tej chwili zrobił się to jeszcze bardziej obciążony odcinek z uwagi na o wiele mocniejsze połączenia z Ukrainą. Tam, w okręgu piotrkowskim, jest mocny skład poselski – otwiera to przecież pan poseł Macierewicz, już dalej nie będę wymieniać, ale są to same znamienite nazwiska – a nikt nie jest w stanie tej drogi załatwić. Co dzieje się z S12, panie ministrze? Dlaczego to nie działa?

Moje trzecie pytanie polega na tym, że wjazd na A2 od strony Strykowa, czyli trochę dalej niż Dobra od Łodzi, ciągle się korkuje. To jest generalny, ogromny problem, dlatego że tam potworzyły się centra logistyczne. Wokół tego wjazdu, tego skrzyżowania jest ogromnie duży ruch. Na małym rondzie od strony Łodzi cały czas wszystko stoi i jest zapchane. Tam zaraz jest skrzyżowanie A1 i A2, więc rozwiązaniem byłoby – o tym mówią też władze Strykowa – dobudowanie jednego zjazdu na A1, który pozwoliłby wykorzystać północne tereny, na których zaczyna rozbudowywać się logistyka, i wtedy wjazd strykowski byłby zdecydowanie lepiej rozładowany.

To są moje trzy pytania. Mam nadzieję, że było zwięźle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

W tej sytuacji pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Robert Kwiatkowski (LD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Mam kilka pytań. Pierwsze pytanie dotyczy współpracy między Centralnym Portem Komunikacyjnym a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w realizacji programów, które przypisane są tym jednostkom, instytucjom czy firmom. Czy jest taka współpraca? Czy ma ona zinstytucjonalizowany charakter? Jak ta współpraca ewentualnie wygląda w praktyce?

Drugie pytanie dotyczy przebiegu S5 w okolicach Grudziądza. Czy ten przebieg został jakkolwiek rozstrzygnięty? Jak postępują prace?

Podobne pytanie dotyczy S10 w okolicach Włocławka. Czy to już zostało jakoś rozstrzygnięte? Jaki jest stan przygotowań do realizacji tej inwestycji?

Ostatnie pytanie dotyczy obwodnicy Lipna, bardzo potrzebnej, pewnie tak bardzo jak w wielu innych miejscach, ale ponieważ to mój okręg wyborczy, pytam, jak się sprawy mają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Pan poseł Mroczek.

Poseł Czesław Mroczek (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, chcę powiedzieć kilka słów na temat dróg krajowych na wschodnim Mazowszu. Zacznę od obwodnicy aglomeracji warszawskiej. Pan minister już ją tutaj wymieniał. To trochę obrazuje podejście rządu PiS do budowy dróg. To bardzo duże projekty podłączone pod CPK, duże zamierzenia, mnóstwo kontrowersji, a później duże kłopoty z realizacją bądź odstąpienia.

Zanim powiem o obwodnicy aglomeracji, która ma stanowić drugi pierścień wokół Warszawy, jest pytanie, kiedy zostanie zamknięty ten pierwszy, kiedy zostanie ukończone autostradowe obejście Warszawy. Chodzi mianowicie o wschodnią obwodnicę Warszawy, która będzie domknięciem pierwszego pierścienia. Zanim zaczniemy mówić o tym drugim, dobrze byłoby zamknąć ten pierwszy, a tutaj sukcesów chyba nie ma. Chętnie usłyszę o sukcesach w zakresie dokończenia pierwszego pierścienia i wybudowania wschodniej obwodnicy Warszawy. Prosiłbym też – zastrzeżenie formalne – o udzielenie odpowiedzi na piśmie, oprócz tego, że oczywiście jestem ciekaw tego, co pan minister dzisiaj powie.

Jest wreszcie obwodnica aglomeracji warszawskiej, o której mówiłem. Z informacji, które są podawane przy okazji spotkań związanych z CPK, wynika, że określiliście korytarz, budząc bardzo duże kontrowersje. W szerokim pasie tego korytarza mieszkańcy nie są pewni co do przyszłych rozstrzygnięć. Obecnie nie ma żadnych działań na tym etapie. Jeżeli chodzi o wschodnią stronę Warszawy, to tak, natomiast z tego, co ostatnio słyszeliśmy, wynika, że na przebiegu obwodnicy przez powiaty otwocki i miński nie są prowadzone żadne prace. Pozostały wszystkie kontrowersje i obawy.

Wreszcie jest kwestia DK50 na przebiegu od Mińska Mazowieckiego do Ostrowa Mazowieckiego. W szczególności chodzi mi o miejscowość Stanisławów. Na jakim etapie są przygotowania do modernizacji drogi na przebiegu od Mińska do Ostrowa, a w szczególności w zakresie przejścia przez miejscowość Stanisławów? Czy ta miejscowość doczeka się wreszcie obwodnicy? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Mam trzy szczegółowe pytania. Jedno jest bardziej ogólne. Zacznę od tego. Mamy inflację. Mamy kontrakty, które były podpisane czasami dwa, czasami trzy lata temu, gdy inflacja nie była na tak wysokim poziomie. Jaki wpływ w ocenie pana ministra ma inflacja na stan realizacji programu? W ilu przypadkach będzie potrzebna waloryzacja kontraktów? Czy może nastąpić tego rodzaju sytuacja? Czy z tego powodu odnotowuje się już z tego powodu opóźnienia w realizacji kontraktów? Wykonawcy kalkulowali według innych cen i ponoszą wyższe koszty. Jak to wygląda?

Gdy chodzi o konkrety, muszę dopytać o drogę ekspresową S12, bo staje się ona palącym problemem, zwłaszcza w okresie letnim i w perspektywie przewidywanego remontu mostu na Pilicy w Sulejowie. Gdy remont się rozpocznie, korki po jednej i po drugiej stronie Pilicy będą przynajmniej kilkunastokilometrowe. Mamy w pamięci poprzedni taki remont. Tak wyglądała sytuacja, a przecież przez to, że mamy już pełny ciąg autostrady A1, tam ruch cały czas wzmaga się i ten korytarz w przewozach na wschód ma wielkie znaczenie. Była decyzja środowiskowa. Decyzja ta została uchylona. Jak szybko pojawi się nowa, z propozycją rozwiązania przebiegu przez Sulejów? To tam jest ten wrażliwy punkt.

Zapytam o perspektywę rozbudowy połączenia S14 z autostradą A2. Czy przewidywany jest pierwotny kształt z przewiązką nad A2 do Słowika, aby tam włączyć ją w DK91? Na ile szacujemy koszt tego przedsięwzięcia?

Zapytam o perspektywę dobudowy trzeciego pasa na odcinku Łódź – Warszawa, gdy chodzi o A2. Jaka to perspektywa? Na jakim etapie jesteśmy w tej chwili?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam kilka pytań dotyczących konkretnych inwestycji. Troszeczkę odniosę się też do niezbyt dobrej, aczkolwiek zauważalnej w ciągu ostatnich ośmiu lat, maniery czy podejścia propagandowego do dróg. Opierając się na faktach, trzeba przyznać, że był czas, kiedy wszystkie te inwestycje miały więcej wspólnego z wymiarem propagandy niż realnych działań. Być może w niektórych obszarach coś się dzisiaj zmieniło, ale jeżeli popatrzymy na kluczowe połączenia, na przykład na

południu Polski, to okaże się, że tu nie ma postępu w takim wymiarze, jakiego wszyscy byśmy oczekiwali.

Po pierwsze, panie ministrze, bardzo prosiłbym o informację na temat drogi S1 na odcinku Przybędza – Milówka. To tzw. obejście Węgierskiej Górki. Tam realizacja miała odbywać się w latach 2018–2020. Chciałem zapytać, czy tam wszystko jest w porządku, czy nie ma problemów z tą drogą w fazie, w jakiej dzisiaj się znajduje, czyli w fazie inwestycyjnej.

Drugie pytanie dotyczy S1 na odcinku Bielsko-Biała – Kosztowy. Według państwa planu z 2017 r. realizacja tej drogi miała odbywać się w latach 2019–2022. Wiemy, że nic z tych planów nie wyszło. To też kładzie się cieniem na działalności pana ministra Adamczyka. Ktoś mówił o tym, że szkoda, że nie ma pana ministra Adamczyka. Tak do końca nie dziwię się, że pan minister Adamczyk nie był uprzejmy zaszczycić naszej Komisji swoją obecnością, bo tłumaczenie się z takich opóźnień pewnie nie byłoby proste.

Skoro inwestycja jakoś się rozpoczęła, prace teoretycznie trwają, chociaż nie widać tam dużego ruchu, jest pytanie i prośba o informację, czy ta inwestycja jest monitorowana. Jak postępują prace? Czy wykonawcy zgłaszają jakieś problemy, które mogą wpłynąć na opóźnienie i tak już mocno opóźnionej inwestycji? Jak dzisiaj państwo przewidują termin oddania do użytku całości tej drogi? Nie mówię o poszczególnych odcinkach, tylko mówię o całości drogi pomiędzy Bielskiem-Białą a Mysłowicami.

Moje trzecie pytanie dotyczy Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. W 2016 r. pani premier Szydło w Bielsku-Białej i później też minister Adamczyk ogłaszali, że na tej drodze niemalże wbijane są już łopaty i spycharki, koparki tylko czekają na to, żeby wejść i tę inwestycję prowadzić. Po ośmiu, siedmiu latach nadal nic się nie dzieje. Oczywiście jakiś czas trwały postępowania sądowe, ale jest pytanie, czy one musiały trwać aż tak długo. Przecież to jest pod nadzorem. Organizacja sądownictwa też znajduje się w rękach rządu. Przychylam się więc do opinii, że to wcale nie musiał być przypadek, że tak długo to trwało. Panie ministrze, pamiętam też deklarację pana ministra Adamczyka, że jeżeli tylko zakończą się sprawy dotyczące różnych postępowań, niezwłocznie znajdą się pieniądze na realizację, a budowa tej drogi zostanie skierowana do realizacji.

Minął już jakiś czas od zakończenia tych postępowań. Jest pytanie. Dlaczego GDDKiA nie ogłasza postępowania przetargowego? Dlaczego prace mają być prowadzone znowu za kilka lat? To już jest kolejna zmiana terminu, kolejne odsunięcie obietnicy. Mieszkańcy tego regionu czekają. Wydawało się, że pan minister Adamczyk, doskonale znający sytuację, doskonale znający problemy, które wiążą się z brakiem tej ważnej arterii na południu Polski, w szczególny sposób będzie rozumiał te wyzwania i zagadnienia. Niestety nadzieje okazały się płonne. Panie ministrze, bardzo więc proszę o odpowiedź, jak dzisiaj wygląda sprawa Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Tak jak mówię, zapowiedzi słyszymy bardzo długo, było to wpisane w wielu dokumentach i te dokumenty zmieniały się, ale postępów nie ma. Bardzo proszę o informację.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, myślę, że kontynuując dyskusję na temat aktualnego stanu realizacji budowy dróg krajowych z perspektywą do 2030 r., każdy obiektywny uczestnik tej debaty w pierwszym zdaniu powinien wywieść wniosek, że historycznie Polska nigdy nie dysponowała tak wielkimi środkami na realizację przebudowy infrastruktury drogowej. W ostatnich latach stabilność finansowania i rekordowe nakłady są bezprecedensowe.

Po drugie, kontynuacja programu do 2030 r. na tych warunkach finansowych zapewnia realizację zakładanych celów, które stawia rząd, i narzędzia, jakim jest GDDKiA. Myślę – mówię to jako poseł Komisji Infrastruktury, a kilkanaście lat temu minister transportu – że z punktu widzenia efektów ogromną satysfakcją napawa mnie fakt, iż Polska po raz pierwszy w historii uzyskała główną nagrodę Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu. Wspomniał o tym pan minister w wystąpieniu. Myślę, że trzeba to wielokrotnie powtarzać, dlatego że stopień redukcji społecznych kosztów wypadków

drogowych, o czym mówi się zbyt mało, to gigantyczne oszczędności w systemie ubezpieczeń społecznych, czyli uwolnione środki w systemie ochrony służby zdrowia, dziesiątki tysięcy mniej postępowań policyjnych, tysiące mniej wykonanych ekspertyz itd, itd.

Z jednej strony mówimy o inwestycjach, o nakładach na rządowy program, z drugiej strony mamy efekty w takiej postaci, że lepiej chronimy życie i zdrowie uczestników ruchu, w szczególności kierowców, przenosząc ciężki transport na główną sieć dedykowaną przewozom towarów, osób w warunkach bezkolizyjnych rozwiązań. Myślę, że to jest najbardziej podstawowa konkluzja, bez setek dodatkowych szczegółów. Dla mnie informacje, które pan minister zawarł w swoim wystąpieniu, są satysfakcjonujące i przede wszystkim podtrzymujące udział inwestycji modernizacji infrastruktury drogowej.

Nie mówimy dzisiaj o infrastrukturze kolejowej. Warto mieć na uwadze, że infrastruktura kolejowa też podlega bardzo mocnemu finansowaniu ze strony instytucji państwowych. Napawa to optymizmem, ale trzeba też widzieć – zawsze to podkreślałem – narzędzie, którym dysponuje rząd, czyli struktury GDDKiA, która jest odpowiedzialna za te zadania. Myślę, że w tym momencie, zwłaszcza jak omawiamy zagadnienia inwestycyjne, warto widzieć wysiłek wszystkich oddziałów centrali GDDKiA, po to, aby zapewnić sprawną realizację tych zadań, i wysiłek pracowników MI, którzy są obecni na sali, dlatego że to również jest bardzo konkretny wkład w coś, co z jednej strony buduje zaufanie społeczne, z drugiej strony integruje środowisko polityczne, parlamentarzystów, radnych wojewódzkich, radnych lokalnych. To wsparcie wielu inicjatyw rządowych. Zdecydowanie przeważa tutaj wsparcie i zrozumienie dla realizacji tych celów państwa.

Kolejna uwaga i pewna propozycja, pytanie do GDDKiA i do pana ministra jest takie. Jak w kontekście realizacji planów inwestycyjnych do 2030 r. widzicie państwo zmieniającą się strukturę GDDKiA? Warto powiedzieć kilka zdań na ten temat. Na ile parlament, Sejm może jeszcze przyłożyć rękę do rozwiązań, które wzmacniałyby pozycję GDDKiA, jeśli chodzi o kwestię niezbędnych korekt ustawowych, ale również zapewniały jej na tyle dobre finansowanie, żeby to była atrakcyjna praca dla absolwentów uczelni technicznych, aby nie tylko rynek zasysał nowe roczniki inżynierów opuszczających politechniki w Polsce, ale również żeby część tych osób trafiała do pracy na rzecz przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie budowy dróg krajowych, autostrad, dróg ekspresowych?

Przedostatnia uwaga z mojej strony jest taka. Jako poseł ziemi śląskiej chciałbym wyrazić satysfakcję z zakończenia procesu przygotowań i z odebrania STEŚ dla budowy drogi ekspresowej S11 na terenie województwa śląskiego. Został złożony wniosek o decyzję środowiskową dla odcinka od granicy województwa opolskiego do granic powiatu tarnogórskiego. Jest zapowiedź połączenia za niedługo i wniesienia wniosku o drugą część, na granicy powiatu tarnogórskiego do węzła autostradowego A1 na wysokości Piekar Śląskich i Bytomia.

Z perspektywy kontekstu śląskiego rekomendowałbym jedną uwagę, która powinna być załatwiona w przyszłej kadencji Sejmu. Z perspektywy aglomeracji katowickiej obserwujemy dość mocną potrzebę systemowego uregulowania kategorii dróg metropolitalnych. Jest to kategoria, która odnosi się do sieci dróg lokalnych miast na prawach powiatu, które można w jakiś sposób wydzielić, którymi można w lepszy sposób zarządzać. Nadanie struktury metropolitalnej to oczywiście będzie zadanie GDDKiA. Myślę, że pozwoli to takiej strukturze w bardziej skoordynowany sposób występować o wsparcie ze środkami rządowymi na konieczne inwestycje, które są ważne z punktu widzenia obszaru, który łączy 41 miast aglomeracji katowickiej. Zamieszkuje go ponad 2,1 mln mieszkańców. To jest pewien postulat punktowy, ale myślę, że z punktu widzenia realizacji zadań GDDKiA do 2030 r. oraz wsparcia przez rząd inwestycji budowy dróg lokalnych jest to bardzo ważny aspekt.

Myślę, że z punktu widzenia pewnej oceny tego, co się dzieje, jeśli chodzi o finansowanie dróg samorządowych, mogę zakończyć moje wystąpienie stwierdzeniem, że historycznie w sensie kwotowym samorządy nigdy nie mogły liczyć na tak wysokie wsparcia z funduszu rozwoju dróg lokalnych i z programów uzupełniających Polskiego Ładu. Myślę, że w gruncie rzeczy jest to integralna część rządowego programu, a efektem

jest to, iż w Polsce nastąpił 50-procentowy spadek liczby zabitych z 3,5 tys. w 2012 r. do 1,8 tys. w 2022 r.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Pan poseł Sonik.

Poseł Bogusław Sonik (KO) – spoza składu Komisji:

Na pewno warto docenić to, co przez ostatnie lata dzieje się na polskich drogach. Wiemy, jak skomplikowane jest budowanie takiej infrastruktury. W poprzednich rządach przeżyliśmy wiele bankructw i samobójstw popełnianych przez podwykonawców, którzy musieli bankrutować. Nie jest więc tak, że praca nie jest doceniana. Każdy rząd chwali się i wykorzystuje to do swojej chwały. Tak było i na pewno zawsze tak będzie. Na pewno istotna jest konsekwencja w budowie.

Można wyrazić wdzięczność za to, że droga pomiędzy Warszawą a Krakowem po latach posuchy będzie wreszcie wykonana, będzie wykończona, tak samo jak północna obwodnica Krakowa, tym niemniej ten sukces, czyli budowa drogi między Warszawą a Krakowem, tak was, panie ministrze, rozpędził, że postanowiliście wjechać dalej w Kraków z absurdalnymi pięcioma czy sześcioma korytarzami o gigantycznym, wielopasmowym przecięciu najpiękniejszych, bardziej zabytkowych i cennych przyrodniczo terenów. To jest wasz błąd.

Na dodatek na jednym z pierwszych spotkań, kiedy o to zapytałem – bo tam było narysowane, że wszystko to pójdzie w tunelach – przedstawiciel generalnej dyrekcji powiedział, że to jest namalowane pisakiem i nie należy specjalnie przywiązywać się do tych tuneli. W związku z tym teraz wyłaniacie podwykonawcę, czy jak on się nazywa, który będzie prowadził konsultacje i wszystko będzie robił zgodnie z wolą ludu. Proszę jednak pamiętać, że inwestor ma obowiązek wiedzieć, czego chce, i tymi korytarzami nie możecie wprowadzać do Krakowa ruchu, który ma połączyć północ Polski z południem.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

A w Warszawie się dało.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę nie przeszkadzać. Pani poseł Gill-Piątek, proszę, naprawdę.

Poseł Bogusław Sonik (KO) – spoza składu Komisji:

Wie pani co? Nie wiem, jacy są warszawiacy, ale w Krakowie potrafimy dojechać do Myślenic, niekoniecznie wjeżdżając na obwodnice, które mają służyć ruchowi północ-południe. Proszę pamiętać o tym, że branie odpowiedzialności za to, co będziecie robić w tym terenie, to również wasz społeczno-polityczny obowiązek. My nie ustąpimy. Nie ustąpimy, będziemy to podnosić i nie damy się zmęczyć miesiącami różnego rodzaju konsultacji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pan poseł Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. W zeszłym tygodniu otwieraliście państwo S14, czyli ring domykający obwodnicę Łodzi. Pierwsza uwaga jest taka, że kultura wymagałaby zaprosić poprzednich ministrów, którzy przygotowali ten projekt, którzy przekonywali mieszkańców do takiego projektu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jesteśmy z Czarkiem.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Minister Grabarczyk i pan minister Olszewski poświęcili dużo czasu, energii, żeby udało się to zrealizować. Zresztą przetarg został ogłoszony jeszcze za czasów Platformy Obywatelskiej. Mówię o tym dlatego, że bardzo dobrze, że został oddany, ale to, co z nim państwo zrobiliście, wymaga pewnego komentarza.

Otóż przetarg został ogłoszony jeszcze w 2015 r. Doszliście państwo do władzy. Odcinek nie jest może długi, bo to 42 km zachodniej obwodnicy Łodzi łączącej S8 z A2,

więc jest kluczowy dla całego kraju, natomiast państwo zaczęliście go zmieniać i optymalizować trasę, krótko mówiąc, oszczędzając. Dzisiaj po otwarciu można powiedzieć, że ring jest prawie gotowy, ale S14 kończy się rondem. Żeby po waszej optymalizacji wjechać na autostradę A2, trzeba stanąć w korku. Cieszę się, że na otwarciu pan wicepremier Gliński zauważył i stwierdził, że rondo nie jest w stanie spełnić swojego zadania, tylko szkoda, że nie posłuchał tych, którzy przygotowali projekt w 2015 r. To zresztą nie jedyna zmiana, bo tam zostały skreślone również inne wiadukty.

Jest pytanie. Na otwarciu był pan minister Gliński, był minister spraw zagranicznych – szkoda tylko, że nie było tych, którzy wcześniej go przygotowywali – i zapowiadali, że to jednak zostanie w końcu naprawione, czyli wrócicie państwo do pomysłu, który planowali poprzednicy. Oczywiście będzie to dużo więcej kosztowało i zajmie dużo więcej czasu. Wstępne rachunki mówią mniej więcej o 2030 r. To pokazuje, jak kuriozalny był pomysł odejścia, optymalizacji, szukania połączenia drogi ekspresowej z autostradą przez rondo, który państwo zaproponowaliście.

Mam konkretne pytanie. Kiedy ta inwestycja się zacznie i kiedy się zakończy? Krótko. Mieszkańcy o to pytają. Nie może być takiego planowania jak u państwa. Inwestycja jest skończona trzy lata po czasie i jeszcze dodatkowo z taką fuszerką, która dzisiaj jest w końcu zauważona nawet przez otwierających. Czy budowa prostej drogi wykracza poza pewne możliwości intelektualne tych, którzy zarządzają tymi drogami? O to pytają mieszkańcy. Chciałbym, żeby pan minister odpowiedział. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Ostatni głos parlamentarzystów, pani przewodnicząca Milczanowska, i przejdziemy do strony społecznej.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, panowie dyrektorzy, chciałabym podziękować. Pracowaliśmy i pracujemy w tej Komisji z projektami ustaw, z którymi pan minister przychodzi, i właściwie ponad podziałami zgodzimy się, że w zdecydowanej większości prawie jednogłośnie przyjmowaliśmy trudne ustawy dotyczące bezpieczeństwa, transportu, budowy dróg, wprowadzania nowych programów, a co się z tym wiąże, finansowania tych programów. Za sprawą prezesa Rady Ministrów, ministra Adamczyka, ministra Webera pieniądze się znajdowały i one są. Najważniejsze, że mamy stabilność w finansowaniu tych potężnych przedsięwzięć, proszę państwa.

Dziękuję. Było wiele bardzo merytorycznych głosów wśród państwa posłów. Niektóre były może zbyt uszczypliwe, ale myślę, że zdajecie sobie państwo sprawę, że zbudowanie drogi, począwszy od autostrady, przez ekspresówkę, drogę szybkiego ruchu, po drogę krajową czy wojewódzką, nie jest takie proste, bo najważniejsza rzecz, którą musimy mieć, to decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych. Niejedna z inwestycji tak się właśnie przez lata ciągnie i odkłada w czasie, jak na przykład S12, ta S12, o którą pani Hanna Gill-Piątek apelowała, rzucając nazwisko pana marszałka seniora Antoniego Macierewicza, który włożył w to ogrom pracy, ale nie tylko on, bo wszystkim nam i posłom opozycji zależy na bezpieczeństwie, na zdrowym, spokojnym przemieszczaniu się.

Wiemy, że to bardzo droga, istotna droga na terenie województwa mazowieckiego, łódzkiego, lubelskiego i wielkopolskiego. Patrzę w stronę Tomka Ławniczaka. Kiedy była wydawana decyzja na odcinek łódzki, ponad 60-kilometrowy, był niestety 2016 r. i decyzja została skutecznie zaskarżona. Przez kogo? Przez burmistrza Sulejowa. Teraz są prace nad następną. W tej chwili trwa inwentaryzacja przyrodnicza. Mamy nadzieję, że prawomocna decyzja środowiskowa będzie za rok. Dopiero w ślad za nią można robić następne działania i podejmować następne kroki. Bez decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych nie możemy nic. Zresztą pan minister mówił o S19, o Via Carpatii. Z byle jakich powodów decyzję uchylił Naczelny Sąd Administracyjny. Proszę państwa, czasami ktoś złośliwie sypie piasek w tryby, żeby nie można było w Polsce w miarę sprawnie budować, choć zapewnione jest finansowanie dróg, które są nam tak niezbędne.

To są organizacje niby proekologiczne. Niejednokrotnie widziałam przy S12 i przy obwodnicy Radomska i przy innych drogach – bo kontaktowaliśmy się, wielu posłów, ponad podziałami, z dyrektorem generalnym, dyrektorem ochrony środowiska – jak

wielkie tomy, ile jest pudeł protestów od organizacji ekologicznych, czasami opartych na bzdurach, proszę państwa. Nie możemy jednak na tym się wykładać. Wykonawca nie może się na tym wykładać. Zgodnie z prawem polskim i prawem europejskim musimy to wszystko czynić.

Odnośnie do S12 po części może odpowiedziałam za pana ministra. Zresztą pan poseł Grabarczyk na pewno wie, że jest preferowany przez pana posła, swego czasu planowany odcinek, który połączy S12 z A1 i drogą S8, a S74 będzie w rejonie Tomaszowa Mazowieckiego, czyli będziemy mogli błyskawicznie przedostać się z Tomaszowa do Łodzi. To zostało jeszcze dołożone, i to dołożone chyba w ubiegłym roku. Panie ministrze, prawda? Więc te warianty jeszcze rozszerzamy.

Szanowni państwo, dobrze, że jest taka rozmowa. Mamy się czym pochwalić. Poseł Jurek Polaczek słusznie zwrócił uwagę, że poza rządowym programem budowy dróg mamy też programy takie jak Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, gdzie pieniądze idą ogromnym strumieniem poprzez służby wojewodów do gmin, ale także pieniądze na inwestycje strategiczne w ramach Polskiego Ładu. Wykpiwacie to państwo, ale tam liczone są ogromne miliardy, już kilkaset miliardów złotych, które poszły na bardzo poważne inwestycje drogowe w gminach, w powiatach, ale także na drogi wojewódzkie, jakże nam niezbędne. Często drogi powiatowe łączą się z drogami krajowymi, drogi wojewódzkie tym bardziej. Szanowni państwo, są to też odbudowy obwodnic. Nazywacie nas propagandzistami, a sami w drugą stronę siejecie kłamliwą propagandę. Po miesiącu, jak wprowadzony był program 100 obwodnic, chcieliście, żeby 100 obwodnic powstało na pstryk. One powoli się realizują. Doskonale wiemy, że się realizują. Mało tego, ten program będzie uzupełniany o następne miejscowości, panie pośle.

Pragnę tylko podziękować. To, że rozwiązania, które były wprowadzane, dzięki czemu Polska zdobyła tę nagrodę… Wszyscy powinniśmy być dumni. Jak jeden mąż siedzimy w tej Komisji. Wszyscy przyłożyliśmy do tego rękę, wprowadzając takie, a nie inne ustawy. Proszę państwa, były tu brawa, a teraz też brawa się należą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Szkoda, że jak inwestycje są oddawane, nie pamiętacie, że jesteśmy współautorami wszystkich tych inwestycji.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Pamiętamy, pamiętamy, pani poseł.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Nie, nie pamiętacie, nie pamiętacie.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Będziemy się tym przerzucać?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Z tą pamięcią to faktycznie bywa różnie. Raczej jest niepamięć, ale w małych sprawach trzeba być wielkim.

Proszę bardzo, pan starosta myślenicki.

Starosta myślenicki Józef Wojciech Tomal:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, króciutko postaram się podnieść cztery aspekty. O drodze S7 moi przedmówcy już powiedzieli. Reprezentuję mieszkańców powiatu myślenickiego. Chcę powiedzieć państwu, że chcemy rozmawiać. Myślałem, że będzie dzisiaj pan minister Adamczyk. Dlaczego chcemy rozmawiać tylko z panem ministrem Adamczykiem? Dlatego że wiemy, że tylko on wie, gdzie będzie przebiegać S7 na trasie Kraków – Myślenice.

To, co zrobiła generalna dyrekcja, woła o pomstę do nieba: korytarze, wzbudzenie… Proszę państwa, uczestniczyłem w kilkunastu spotkaniach organizowanych ad hoc, wiejskich zebraniach w różnych gminach, gdzie ludzie nie wiedzieli, o czym mówić, ponieważ każdy z nich przewidywał, że przejdzie to przez Zawadę, Borzętę, Dobrzyce, Raciecho-

wice. Podam przykład. Podobno wójt Raciechowic w pewnym momencie zgodził się na przebieg trasy przez swoją gminę. Jak zobaczył 450 mieszkańców na zebraniu i zakorkowaną drogę wojewódzką, to uciekł i powiedział, że jest przeciwko. To świadczy o tym, jak rozmawia GDDKiA. Panie ministrze, proszę, żeby generalna dyrekcja nie rozmawiała tylko z jedynym włodarzem z opcji, czyli z panem burmistrzem Myślenic, tylko z nami, ze starostą, który – sorry – jest tam włodarzem od kilkunastu lat i trochę wie o potrzebach mieszkańców.

Nie zgadzamy się, żeby S7 rozcinała Myślenice, bardzo malownicze miasteczko, na połowy, bo ktoś tak wymyślił. Dopiero dzisiaj dowiaduję się, że w STEŚ mają być jakieś kolejne warianty. Nam mówiono, że ma być cztery czy pięć wariantów, a teraz ma ich być 50. Ja o tym nie wiem. Dlaczego o tym mówię? Dlatego że w kwietniu tamtego roku zaprosiłem pana ministra Adamczyka, który wielokrotnie jest na Zakopiance z lokalnymi posłami i który o tym mówił.

Druga rzecz jest bardzo ważna. Mamy Zakopiankę między Krakowem a Myślenicami. Proszę państwa, od kilku lat, od pięciu, siedmiu, ośmiu lat przewidywane są tam bardzo ważne inwestycje. Nie wiem czy państwo wiecie, ale to między innymi węzeł, w który do dzisiaj jeszcze nie wbito łopaty, przy ul. Sobieskiego w Myślenicach. Są tam jedyne światła między Krakowem a chyba Nowym Targiem. One muszą być, bo inaczej mieszkańcy Myślenic nie mogliby wyjechać ze swojego miasta w stronę Krakowa. W weekendy, w wakacje tworzą się tam gigantyczne korki. Przyjedźcie tam. Zresztą na pewno jeździcie i staliście. Proszę państwa, na tych światłach codziennie – mamy statystyki – dochodzi do wielu wypadków. Są nie tylko stłuczki, ale także ranni. Domagamy się, żeby ten węzeł wreszcie powstał. Nie chcę mówić, bo trzy, cztery lata temu… Na stronie posła są zdjęcia z przedstawicielami ministerstwa, którzy mówili, że dziś, tu, zaraz, za chwilę będzie wbita łopata.

Brak węzła Jawornik, znowu na Zakopiance, o którym mówi się od 10 lat, hamuje rozwój strefy gospodarczej, bardzo ważnej strefy. Nie wiem czy wiecie, ale tam jest kilkadziesiąt dużych zakładów z największymi firmami, które naprawdę przynoszą konkretne korzyści lokalnym mieszkańcom i państwu.

Proszę państwa, Krzyszkowice. Ranni, zabici to jest kolejny węzeł dwa kilometry dalej. Przecież jako powiat nie jesteśmy od finansowania decyzji generalnej dyrekcji, ale kiedyś wprost to wymuszono i dołożyliśmy, bo tupano, że w 2020 r. mamy dać kilka milionów. Mamy to w uchwale, chcemy dać. Wiecie państwo, trzeci, czwarty aneks mamy mieć dopiero w 2025 r., a może w 2026 r.

Panie ministrze, chcemy, żeby jeden z tych węzłów w końcu powstał, bo mija osiem lat, a go nie mamy. To jest odległość 10 km. Jak mówię, tam są wypadki. Mówię o konkretnych rzeczach. Turyści wracający z Zakopanego, żeby ominąć te światła, rozjeżdżają Myślenice i korkują je w niedzielę i sobotę. Mówię wam to od razu.

Proszę państwa, BDI, Beskidzka Droga Integracyjna jest nas ważna, dlatego że ma łączyć się z nową S7 albo z obecną starą Zakopianką. Jak pytamy, gdzie ona będzie się łączyć, to wszyscy w generalnej dyrekcji mówią, że nie wiedzą. Dlaczego to jest ważne? Bo kiedyś miała łączyć się w Głogoczowie, a teraz ma być przesuwana w stronę Sieprawia. Rozcina Siepraw na połowy. Mieszkańcy pytają, co dalej mają robić.

Proszę państwa, trzecia sprawa dotyczy ostatniej rzeczy. Miałem o tym nie mówić. Proszę państwa, stronię od polityki, sam jestem bezpartyjny. Można to sprawdzić. Bardzo proszę pamiętać o tych, którzy zaczęli wiele inwestycji. Jako starosta, jako organ administracyjny, pomagałem w budowie Zakopianki i tunelu pod Lubomirem. Powiem państwu, że ten tunel byłby nieotwarty albo otwarlibyście go ostatnio i musielibyście go zamknąć, dlatego że dzięki temu, że moi pracownicy dzień i noc pracowali nad odebraniem inwentaryzacji wykonawczej, schrzanionej przez firmę z Warszawy, odbyłoby się wielkie halo, wszyscy by pojechali, a, proszę państwa, starostę myślenickiego nikt nie zaprosił. Cztery dni później przyjechał dyrektor generalny i mówił, że to nie zależało od niego, tylko od ministra.

Proszę państwa, nauczono mnie pewnej kultury. Jak zapraszam na jakieś spotkania, to zapraszam wszystkich radnych. Wszystkich. To, czy przyjdą, czy nie przyjdą, to jest

ich opcja, ale zapraszam wszystkich radnych, z opozycji także, czyli z Prawa i Sprawiedliwości. Dziękuję bardzo. Oczekuję konkretnych realizacji na Zakopiance.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan Piotr Cygan. Proszę o zwięzłość wypowiedzi, bo mamy ograniczenia czasowe, a chyba każdy chciałby usłyszeć odpowiedź pana ministra.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Piotr Cygan:

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przede wszystkim serdecznie dziękuję za zaproszenie nas do Warszawy. Mamy przyjemność pojawić się tutaj dzięki działaniu zespołu parlamentarnego, który nas zaprosił. Oczywiście wiele chcielibyśmy powiedzieć. Koleżanki mają przygotowane mnóstwo materiałów.

Zacząłbym od tego, że po małopolsku zrewanżowałbym się symetrycznie zaproszeniem pana ministra do nas. Panie ministrze, mam nadzieję, że po tym spotkaniu uzgodnimy jakieś szczegóły spotkania, bo byłaby szkoda, gdybyśmy przy wszystkich mówili o wszystkich aspektach technicznych, ale byłoby bardzo miło, gdyby udało nam się porozmawiać po tym spotkaniu.

Jadąc do państwa z Krakowa, zaznajomiłem się z takim dokumentem. Na pewno jest tutaj kilku ekspertów. Ten dokument nazywa się WRD-13. Jest to dokument opracowany przez Ministerstwo Infrastruktury i obowiązuje od 5 maja 2023 r. Dokument ten mówi o wytycznych wykonywania analiz i prognoz ruchu drogowego. W pociągu – jedzie się szybciutko, dwie godzinki – udało mi się wynotować z tego dokumentu takie rzeczy. To aktualny dokument.

Dokument ten ma rysować podstawy oceny i ewaluacji wariantów. Ma określać kryteria i zasadność wyborów korytarza bądź rozwoju sieci drogowej. Dokument ten zaleca, aby dane o ruchu drogowym w opracowaniach typu studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe nie były starsze niż pięć lat. Przypomnę państwu, że generalne pomiary ruchu w Polsce wykonuje się co pięć lat. Aktualne mamy z 2021 r. Powinny być z 2020 r., ale ze względu na COVID były przesunięte na 2021 r. Generalna dyrekcja dysponuje generalnym pomiarem ruchu.

Są tu wypisane jeszcze takie rzeczy jak kalibracja modelów w takich istotnych aspektach jak budowa sieci dróg klasy S. Powinna być na bazie najnowszych pomiarów ruchu, czyli z 2021 r. Powinny być wykorzystywane przede wszystkim narzędzia modelowania ruchu, modele makroskopowe, a przede wszystkim zintegrowane modele ruchu, które są opracowane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Przede wszystkim powinien być uwzględniany harmonogram planowanych inwestycji transportowych i rozwoju sieci drogowej. To strona nr 32 tego opracowania.

Przyznam szczerze, że bardzo mnie to zaciekawiło, ponieważ dosłownie dwa dni wcześniej analizowałem dokument przetargu ogłoszonego 23 maja, czyli zaledwie kilka dni później, bo 23 maja tego roku, był ogłoszony przetarg na STEŚ właśnie na brakujący odcinek S7 pomiędzy Krakowem i Myślenicami. Analizując te dokumenty, stwierdziliśmy, że nie wykorzystuje się narzędzi modelowania.

Słowem wstępu powiem, że STEŚ dzieli się na dwie fazy, w zasadzie trzy, ale dwie są najistotniejsze. Pierwsza jest ta, w której analizuje się owe warianty i wybiera się, który z nich będzie najkorzystniejszy. Pozostają trzy warianty, które przechodzą do fazy trzeciej. O dziwo, materiały przetargowe są napisane tak, że dopiero w fazie trzeciej wykorzystuje się takie narzędzia jak modelowanie, prognozowanie ruchu, wykorzystywanie nowoczesnych narzędzi, tych, które powinny być wykorzystane od samego początku, czyli w pierwszej fazie.

Powiem państwu tak: 50 wariantów. Wam się wydaje, że to jest wielka praca. Nieprawda. Zmiana niwelety o drobiazg, ominięcie domu z lewej czy z prawej strony to już jest wariant. Nam, mieszkańcom Krakowa, chodzi o to, żeby pokazać 10 rozsądnych wariantów, żeby warianty były rozrzucone równo, symetrycznie od zachodu po wschód Krakowa, żeby na nowoczesnych narzędziach projektowych, analitycznych pokazać ruch zaprognozowany dla każdego z wariantów, żeby udowodnić nam wszystkim, że faktycznie wykonuje się pracę projektową. Wrzucanie narzędzi analitycznych do drugiej fazy,

kiedy już trzy warianty zostały wybrane? Odnosimy wrażenie, że jest to sterowanie całym procesem projektowym, że ta droga nie powstała na bazie nowoczesnych narzędzi, tak jak drogi powinny być projektowane, tylko w czyjejś głowie pojawiła się koncepcja przeprowadzenia jej w taki sposób i do tego dorabia się przetarg.

Bardzo serdecznie prosimy więc o to, żeby się z nami spotkać, żeby porozmawiać z nami w tej kwestii, żeby nie zwiększać rzeczy, które już tutaj wybrzmiały, czyli korkowania południowej obwodnicy Krakowa. Przypomnę, że wnioski, które mówią o korkowaniu południowej obwodnicy Krakowa, wynikają z bazy danych z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. Powiem państwu tak, pomiar ruchu, który był robiony w 2021 r. na południowej obwodnicy Krakowa, pokazał odstępstwa w skrajnych przypadkach o 147% na odcinku między Kraków Bieżanów a Kraków Przewóz. Jest to dolny odcinek Zakopianki. Mamy wzrost ruchu o 147%, w porównaniu do tego, który był w 2015 r. Na odcinku między Kraków Bieżanów a węzeł wielicki mamy wzrost ruchu, w porównaniu z tym, co było w studium korytarzowym o 100%. Już te wnioski, które były w studium korytarzowym, były wielokrotnie zmienione na bazie aktualnego pomiaru.

O dziwo, koleżanka powie, że te pytania, które zadaję…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Na to, żeby koleżanka miała szansę, mamy naprawdę mało czasu. Proszę o zwięzłość wypowiedzi, bo mamy ograniczony czas, jeśli chodzi o salę. Musimy ją zwolnić, w związku z czym prosiłbym dość zwięźle formułować myśli, aby każdy mógł się wypowiedzieć, a przede wszystkim żeby minister mógł odpowiedzieć, bo jest to niezależne od nas.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Piotr Cygan:

Tak naprawdę prosimy więc…

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Trzy zdania o tym samym…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł, proszę teraz dać się wypowiedzieć stronie społecznej.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Dobrze, tylko że pan przewodniczący do mnie mówi, żebym skracała wypowiedź, i ja się tego pilnuję, ja się tego trzymam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Teraz zwracam uwagę również panu.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Piotr Cygan:

W takim razie mamy gorącą prośbę o spotkanie z panem ministrem, żebyśmy mogli wyjaśnić sobie te wątpliwości, żeby droga, która będzie w Polsce projektowana, była projektowana wedle takich standardów, jakie powinny być przy projektowaniu dróg i które są określone we wspomnianym przeze mnie obowiązującym dokumencie WRD-13. Przekażemy panu ministrowi wszystkie opracowania, które przygotowywaliśmy jako komitety krakowskie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani Miłosława Strzelec-Gwóźdź.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Miłosława Strzelec-Gwóźdź:

Dziękuję. Dodam, że jesteśmy z komitetu mieszkańców południowych dzielnic Krakowa przeciw S7. Na początek mała dygresja. Minister Adamczyk unika spotkań z nami od półtora roku, co widać również na dzisiejszym spotkaniu. Szkoda, że słowa o dialogu społecznym rozjeżdżają się z czynami.

Mam krótkie pytania i podsumowanie. Nasze pytania są zbieżne z pytaniami wykonawców, które zadawali na etapie ofertowania STEŚ. Pierwsze pytanie: dlaczego z góry narzucono do zaprojektowania ponad 40 wariantów na obszarze południowego Krakowa

i nie zostawia się projektującemu możliwości najkorzystniejszych obiektywnie wariantów przebiegu po dowolnym terenie według obiektywnych kryteriów? Pozwolę sobie przekazać mapkę. Żółty teren to jest, jak wskazała generalna dyrekcja, teren do projektowania w STEŚ. To ponad 40 wariantów co 100 metrów.

Kto ma interes w tym, aby wschodnia część okręgu była poza głównym obszarem projektowania drogi? Dlaczego główny nacisk, jeżeli chodzi o projekty przebiegu drogi, są przez południe Krakowa, poprzez zlewnię potoku Malinówka i Serafa, skoro najprawdopodobniej doprowadzi to do cyklicznych powodzi w południowych dzielnicach Krakowa, jak powódź błyskawiczna w 2021 r.? Przypominam, że za aktualnie budowane działania przeciwpowodziowe odpowiada Ministerstwo Infrastruktury.

Dlaczego w wytycznych do przetargu są nieaktualne dane osuwiskowe i geologiczne? Dlaczego w warunkach STEŚ wiążecie wykonawców prognozami ruchu z 2015 r., które są nieaktualne, mimo posiadania aktualnych pomiarów z 2021 r.? Dlaczego nie uwzględniacie północnej obwodnicy Krakowa? Już w studium korytarzowym modelowany ruch pokazuje ponadnormatywne zakorkowanie południowej obwodnicy Krakowa, jak wcześniej mówił kolega. Dlaczego więc główny nacisk w fazie projektowej w zakresie liczby wariantów i obszarów zlecenia STEŚ skupia się na południowej obwodnicy Krakowa?

Podsumowując ofertę na STEŚ, podsumowując dotychczasowe działania generalnej dyrekcji i ministerstwa: mamy nieaktualne dane geologiczne i hydrologiczne, nieaktualne dane o natężeniu ruchu, niemerytorycznie wyznaczony teren, brak rozmów z ludźmi i samorządami. Tak wygląda aktualnie STEŚ. Nasuwa się zatem pytanie, kto ma w tym jaki interes. Z uwagi na nieprawidłowości, które wykryliśmy, w ubiegły piątek zawiadomiliśmy stosowne instytucje, w tym Najwyższą Izbę Kontroli, o konieczności przeprowadzenia działań z uwagi na to, że wskazujemy przede wszystkim na zarzut niegospodarności i określania STEŚ w sposób, który ma potwierdzić z góry przytoczą w studium korytarzowym tezę, jakoby najwłaściwszy przebieg był przez południe Krakowa, i nieuwzględnienie aktualnych danych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani Krystyna Krok.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Krystyna Krok:

Dzień dobry. Krystyna Krok, Kraków. Jestem architektem na podbudowie… trzyletnim… politechniki na wydziale… na drogach, tak że temat jest mi bliski. Po pierwsze, chciałam zwrócić uwagę na jedną rzecz. Rzeczywiście, na południu Krakowa najbardziej pod uwagę branych jest pięć wariantów. Nie wiem natomiast, dlaczego od roku piszemy pisma do rozmaitych instytucji – pan minister dostanie tę teczkę – i nikt nie chce słyszeć tego, że jest to teren, który nie nadaje się do tego typu inwestycji i że zostało to wykluczone w poprzednich studiach korytarzowych.

Chcę zwrócić uwagę na to, że jest zabytkowa kopalnia klasy zerowej w Wieliczce, która od szybu Kinga rozciąga się zarówno na wschód w kierunku oprotestowanego wariantu VI, jak i na zachód, właśnie w kierunku wariantów II, III, IV i V. Sytuacja hydrogeologiczna wariantów II, III, IV, V jest o tyle trudniejsza, że są poprowadzone po otworowej kopalni Barycz. Nie wiem, jak można nie wziąć tego pod uwagę. Teraz mamy zresztą katastrofę, niedawno zapadła się obwodnica w Bolesławiu, tak było w Trzebini, 21 lutego pojawiły się kolejne zapadliska może nie w spektakularnej, ale w o wiele starszej kopalni soli w Wapnie. Miasteczko kompletnie zniknęło tam z powierzchni ziemi. Wydaje mi się, że warto o tym pamiętać, skoro próbujemy wprowadzić taką, wiele razy wykluczoną inwestycję.

Chcę też zwrócić uwagę, że sztolnie, kopalnia są oddzielone od kopalni otworowej Barycz tzw. filarem granicznym. Jest to 200-metrowy pas niewybranej soli, który ma na celu niedopuszczenie do zalewania zabytkowej kopalni w Wieliczce przez solanki, które są w kopalni otworowej. Chyba nie muszę tłumaczyć, że kopalnia otworowa polega na tym, że jest to ziemia z otworami wykonywanymi w specjalnej siatce. W tej chwili są to wyżłobione w ziemi otwory o wielkości 10-piętrowych budynków. To są jamy, groty,

które cały czas podlegają ługowaniu. Ta solanka cały czas tam działa. Są zawały stropów. Są podmywane. Ten teren żyje.

Dlatego kopalnia otworowa jest cały czas badana przez politechnikę, przez AGH. Są tam założone repery. Są opracowania naukowe. Pan minister też je dostanie. Opieramy się tylko na badaniach naukowych, więc to wszystko jest udokumentowane. Ostatnio poszły duże pieniądze z Unii, właśnie po to, żeby ten 200-metrowy filar, o którym mówiłam, nie był uszkodzony. Z tego powodu kopalnia była zalewana. Te zalewy były zresztą od lat 50. Dopiero w pewnym momencie sztolnia Gusman i Kosocice… Mówię dla pamięci. 7-metrowa tama to była olbrzymia walka z wodą. O tym nikt nie wie, bo to, co wszyscy pamiętamy, to była Mina. To był 1992 r. To jest później, natomiast wcześniej był Gusman i Kosocice, więc w tej okolicy przecieki wciąż się zdarzają.

Teraz tak. Mamy zabytek zerowy. Wiadomo, czym on jest. Nie muszę tłumaczyć. Teraz obok mamy kopalnię otworową, która jest zagrożeniem. Z jednej strony ratujemy, bierzemy pieniądze z Unii Europejskiej. Z drugiej strony będziemy tam wprowadzać wąskie gardło. Tak potężna inwestycja, gdzie są palowania, gdzie są wiercenia, gdzie bije się pale w Olszewicach, to wszystko są drgania. Mogą one wpłynąć na zaburzenie równowagi hydromechanicznej.

Dodatkową sprawą jest istnienie głównego zbiornika wód podziemnych 4.5.1. Pas od Niepołomic ciągnie się skosem dokładnie przez Kosocice, Barycz, Soboniowice, właśnie tak, jak prowadzone są te warianty. To też jest pewnego rodzaju zagrożenie. Na domiar złego, choć wiem, że to dziwne, te warianty zostały wyznaczone w miejscu, na przestrzeni – proszę mnie dobrze posłuchać – gdzie półtora metra na półtora metra stykają się: kopalnia otworowa soli, nieczynna, podsadzone… To są otwory, które w latach 70. na południu zasypano śmieciami i sypano je do lat 90., a może nawet dłużej. Następnie są sztolnie kopalni soli zabytkowej klasy zerowej, które są podciekami w komorze Z32. Kogo interesuje, niech poczyta. Gusman i Kosocice są w tej chwili zasypywane, żeby ograniczyć napływ soli. Jest główny zbiornik wód podziemnych. Nie trzeba nikomu mówić, czym jest ziemia, zwłaszcza rezerwuar na terenie miasta, z którego notabene, jeśli się nie mylę, Wieliczka czerpie wodę.

W czasach takich jak na Ukrainie, kiedy zbiorniki się wysadza, chcemy budować i narażać na zalanie, żeby było śmieszniej, raz kopalni wodami słodkimi… Jak do kopalni wpłynie słodka woda, to stanie się to, co w Wapnie. Proszę sobie wygooglować, co tam się stało. Miasteczko zniknęło i wciąż znika. Są tam rury, zabudowania. To straszny widok. W dodatku, tam, gdzie kopalnia otworowa została zasypana śmieciami – mówię do krakusów – to był taki modny Zakrzówek. Co dzieje się teraz? Hit, Zakrzówek. Mieliśmy Zakrzówek, pięć takich jezior, albo nawet więcej, na południu. Teraz jest wysypisko. Zapraszam. Ono jest zrekultywowane, tam jest pięknie, będzie tam park, świetnie nam się tam mieszka, ale trzeba pamiętać, co to jest za teren, że ten teren chodzi w górę i w dół. W latach 70. poszło tam kilka metrów w dół na przestrzeni kilkudziesięciu metrów. Oczywiście to jest w dokumentach. Pan minister wszystko dostanie.

Żeby było śmieszniej, teraz spływ wód, tzw. wód podziemnych, jest w kierunku wysypiska Barycz, które ma podłączenia z otworami kopalni otworowej i z głównym zbiornikiem wód podziemnych. Jest coś takiego jak czas migracji wód. Dociążając sobie wąskim przesmykiem Barycz… Zobaczycie państwo. Poprowadzone są cztery warianty, ciśniemy się wiązką przez Barycz, przez otwory. To jest to, co chciałam powiedzieć.

Z innej beczki: Jaki dialog, panie ministrze? Z kim? O czym chcecie z ludźmi rozmawiać? Oni będą rozmawiać z wami? Ja jestem osobą dialogu, jedną z niewielu, która wie, jak tam wygląda teren. Absolutnie teren od Wieliczki po Zakopiankę powinien być wykluczony z jakichkolwiek pomysłów z prowadzeniem S7. Jest to cztery razy zapisane w poprzednich studiach. Nie wiem, co mogło się nagle zmienić. Przecież te opinie robią fachowcy. Oni dają swoje nazwiska. Czy nagle przyjdą fachowcy, którzy powiedzą coś innego? Nie wydaje mi się, a są na to przewidziane pieniądze i na to pójdą.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Krystyna Krok:

Właśnie powiedziałam wszystko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pani Ewa Surówka, następnie jeszcze wicestarosta i oddam głos…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, o godz. 16:00 mam punkt na sali plenarnej. Jeżeli nie zostanę dopuszczony do głosu, to będę musiał wyjść bez udzielenia odpowiedzi. Na sali plenarnej jest ustawa.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dlatego staram się skracać wypowiedzi, nie zawsze skutecznie. Czy jest coś, co nie zostało jeszcze poruszone? Mam wrażenie, że powoli zaczynamy mówić o tym samym. Jeżeli będziemy powtarzali, to powiemy to, ale nie usłyszymy odpowiedzi pana ministra.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Ewa Surówka:

Nie, nie mam tego samego do powiedzenia.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To proszę, ale bardzo zwięźle.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Ewa Surówka:

Dzień dobry. Ewa Surówka. Dziękuję za udzielenie głosu. Panie ministrze, jesteśmy tutaj dzięki uprzejmości posłów z zespołu parlamentarnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę od razu do brzegu, bo naprawdę nie mamy czasu.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Ewa Surówka:

Wielokrotnie podkreślamy to, że mamy dokumentacje, dlatego że na pisma z bardzo konkretnymi argumentami, które do państwa piszemy, nie mamy odpowiedzi. Cytujecie fragmenty studium, które wszyscy dokładnie znamy.

Chciałabym zwrócić uwagę na następującą sprawę. W studium w części historycznej sami państwo przedstawiacie wyniki analiz wielokryterialnych, które były wykonane m.in. dla dzielnicy X, którą reprezentujemy, a przez którą jest poprowadzone pięć z sześciu korytarzy, które zaproponowaliście. Chcę podkreślić, że takie analizy dla tego właśnie rejonu były wykonane w 1988 r., w 1989 r., w 1998 r. Każda z tych analiz wykluczała dzielnicę X m.in. ze względu na… Zacytuję bardzo konkretny fragment: „jako największą przeszkodę w budowie wskazano warunki geologiczne i duże koszty w przeciwdziałaniu szkodliwym, nieprzewidywalnym skutkom osuwisk". Są to konkretne argumenty, które sami państwo przedstawiacie i na które poszły pieniądze z budżetu państwa.

Ponadto niezależnie dodatkowo wykonano dwie analizy: w 1994 r. i w 2003 r., również z pieniędzy z budżetu państwa. Wielokryterialne analizy wskazały, że trasa powinna przebiegać od zachodniej, a nie wschodniej strony Krakowa. Również w studium korytarzowym z 2021 r. sami państwo podkreślacie, że przebieg inwestycji będzie po terenach cennych dla społeczności lokalnych. Wskazujecie na ryzyko wysokiego poziomu dla budowy drogi S7.

W kontekście tego chcę jeszcze odnieść się do badań naukowych, na które się powołujemy, m.in. pana prof. Rudnickiego i Andrzeja Szaraty, pracujących na Politechnice Krakowskiej, którzy wskazują, że już od lat 70. analizy więźby ruchu wskazują, że główne ciążenia przez Kraków to nie północ-południe. Mocniejsze ciążenie jest na zachód -południe. Stąd zapytanie, dlaczego jest taka determinacja ze strony generalnej dyrekcji do tego, żeby poprowadzić pięć korytarzy przez rejon dzielnicy X, która w szerokości wschód-zachód ma tylko 7 km. Dodam, że pięć korytarzy, które państwo wyznaczyliście, razy 5 km każdy to 25 km. Nasza dzielnica ma szerokość 7 km.

Podkreślę jeszcze, że droga, którą chcecie państwo poprowadzić przez naszą dzielnicę, o której już tyle powiedzieliśmy, jest drogą sieci TEN-T, w związku z czym wymagania dotyczące pewnych standardów są o wiele wyższe niż przy drogach lokalnych. Proszę zauważyć, co dzieje się w drodze, która została poprowadzona przez Bolesław.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Ewa Surówka:

Jeszcze tylko dwa zdania. Odniosę się do słów pana ministra Adamczyka w 2008 i 2009 r., wtedy posła, który pisał interpelacje dotyczące przebiegu tej właśnie drogi ekspresowej, interpelację nr 5833 i zapytanie nr 1461. Zacytuję te słowa. Zastanawiam się, dlaczego teraz pan minister nie potrafi zrozumieć naszych argumentów, które, powiem trywialnie, są dużo wyższego kalibru. Cytuję. W tych właśnie interpelacjach wskazano, że „inwestor przy opracowywaniu wariantów pracował na nieaktualnych mapach sytuacyjno-wysokościowych, gdyż w wielu przypadkach planowane rozwiązania przebiegają przez działki z istniejącą zabudową jednorodzinną, która powstała stosunkowo niedawno, jednak już teraz stanowi zwartą zabudowę wspomnianych miejscowości”. Nasze rejony zamieszkuje…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Naprawdę mamy ograniczoną ilość czasu, a jest jeszcze pan starosta. Proszę, bardzo zwięźle i będzie odpowiedź pana ministra.

Wicestarosta myślenicki Rafał Marek Kudas:

Panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, postaram się bardzo krótko. Wrócę do węzłów na Zakopiance. Pan starosta wymienił węzeł w Krzyszkowicach. Jeśli chodzi o węzeł w Krzyszkowicach, decyzja środowiskowa właśnie została uchylona. Projektujecie kilka lat…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Przez kogo została uchylona?

Wicestarosta myślenicki Rafał Marek Kudas:

Przez wojewódzki sąd administracyjny. W związku z tym wracamy niemalże do punktu wyjścia.

Jeśli chodzi o węzeł w Jaworniku, ciągle nie możemy doczekać się realizacji. Trwa to już kilka lat. Jeśli chodzi o węzeł ul. Sobieskiego, projektowaliście kilka lat, a nagle okazało się, że brakuje kładki, i projektowanie zaczęto od nowa. Jest jeszcze węzeł w Głogoczowie, który zapowiadali i obiecywali lokalni działacze oraz poseł ziemi myślenickiej z partii rządzącej.

Mam do pana ministra konkretną prośbę. Czy pan minister mógłby przekazać nam na piśmie informację o stanie zaawansowania wszystkich tych węzłów drogowych? Nie wierzę, że prędko uporacie się z realizacją nowej S7, a ruch na Zakopiance wzrasta, w związku z czym chciałbym wiedzieć, kiedy mieszkańcy powiatu myślenickiego będą bezpieczniejsi, mając bezkolizyjne węzły i możliwość bezpiecznego poruszania się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, główne tematy ostatnich wypowiedzi to droga ekspresowa S7 na odcinku Kraków – Myślenice czy na odcinku autostrada A4 – Myślenice, także kwestia węzłów na obecnej DK7. To są tematy powiązane, bo ważna, istotna i potrzebna do zrealizowania kwestia węzłów w pełni nie rozwiąże problemu zakorkowanej DK7 między Krakowem a Myślenicami i później dalej, między Myślenicami a Zakopanem, tak że tutaj czarno na białym widać potrzebę budowy tej trasy. Mówię o ekspresowej siódemce między A4 a Myślenicami.

Panowie starostowie, do węzłów też przejdę, chociaż faktycznie łatwiej mi będzie zrobić to w formie pisemnej. Temat tego posiedzenia to realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2025. Te zadania nie są ujęte w tym programie, będą finansowane z budżetu państwa, dlatego teraz, ad hoc, nie jestem w stanie odpowiedzieć, jeżeli chodzi o terminy realizacyjne. Po szybkim sprawdzeniu mogę powiedzieć, że został złożony wniosek o wydanie ZRID-u dla węzła ul. Sobieskiego, jeżeli dobrze pamiętam. Skoro ZRID, to projekt techniczny jest już przygotowany. Czekamy na pozwolenie na realizację inwestycji drogowej i wchodzimy w fazę przetargu na budowę. To mogę powiedzieć teraz w tym miejscu.

Państwu, którzy wypowiadali się w sprawie S7, bardzo dziękuję za obecność i za bardzo szczegółowe wypowiedzi, po części nieaktualne, ale to też rozumiem, ponieważ po to jest prowadzony dialog w ramach przetargu na STEŚ, żeby potencjalni wykonawcy tego dokumentu, którzy będą ofertowali, czyli składali oferty na takie opracowanie, mogli uzyskać więcej szczegółów na temat takowego. Z drugiej strony jest to nam pomocne do tego, aby – oczywiście na podstawie przepisów prawa – skorygować warunki i zapisy takiego…

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Miłosława Strzelec-Gwóźdź:

Ale państwo odmówili dostarczenia wykonawcom STEŚ aktualnych danych o natężeniu ruchu z 2021 r.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowna pani, proszę, szanujmy się wzajemnie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Mogę skończyć wypowiedź, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jak państwo mówili, to nikt nie przerywał. Proszę kontynuować.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Ostateczny termin składania ofert został już dwukrotnie wydłużony. Teraz jest to 19 lipca. Jeżeli te kwestie będą wyjaśnione, to oczywiście będzie to termin ostateczny, a jeżeli nie, teoretycznie możliwe jest kolejne przedłużenie. Nie dzieje się tutaj nic takiego, co nie działoby się na innych inwestycjach, patrząc na miejsce, w którym jesteśmy.

Budowa dróg dla mieszkańców, w otoczeniu których te trasy powstają, jest bardzo ważna, bardzo wrażliwa, bo dotyka ich w bezpośredni sposób. Udział społeczeństwa w tym zakresie jest dla nas czymś oczywistym. W tej chwili nie ma żadnego przesądzenia, szanowni państwo. Jak słyszę, że minister Andrzej Adamczyk nie zabiera głosu – akurat dzisiaj też nie może być na posiedzeniu Komisji – nie przychodzi, bo wie coś więcej, czego nie może powiedzieć, wie, jaki będzie przebieg, wariant, to, szanowni państwo, proszę o to, żebyśmy się szanowali. Naprawdę proszę o to, abyśmy się wzajemnie szanowali. Nie ma jeszcze wariantu przebiegu tej trasy.

Doskonale też państwo wiecie, że do działania polegającego na wyznaczeniu korytarza czy wariantu zaprosiliśmy samorządowców. Pan starosta to potwierdza. Szanowni państwo, była taka propozycja: zastanówcie się wspólnie z nami, stwórzcie urobek, przyjdźcie, pokażcie, zobaczymy, czy jest to realne. Doskonale państwo wiecie, że nie było jedności. Nie było jednolitości, jeżeli chodzi o szeroko pojętą stronę samorządową jednostek samorządu terytorialnego, które są zainteresowane budową tej trasy. Co to oznacza? Bardzo duże komplikacje i na pierwszy rzut oka dużą trudność w znalezieniu wariantu, na który wszyscy by się zgodzili i powiedzieli: OK, ta trasa powstanie w takim przebiegu, w takim konkretnie wariancie.

Czy nie jest to najlepszy dowód na to, że skoro samorządowcy też nie potrafią stworzyć takiego urobku… Nie mówię tego, żeby komukolwiek cokolwiek zarzucić, tylko żeby pokazać, jak trudne zadanie przed nami. Chcemy, żebyście brali udział w tym procesie. Mówię to też po to, żeby dać do zrozumienia, że nie ma tu przesądzonej sprawy. To STEŚ pokaże wariant, oczywiście wcześniej trzy warianty, które zostaną złożone do decyzji środowiskowej, z tym jednym preferowanym, który w naszej ocenie będzie procedowany

i powinien być realizacyjnie wzięty pod uwagę, ale zdarzają się takie sytuacje jak ta, o której przed chwileczką wspomniał pan wicestarosta, że sądy również nie ułatwiają nam tej pracy, tylko unieważniają decyzje środowiskowe, uznając odwołania w danym zakresie, co w konsekwencji wydłuża proces inwestycji, nie tylko drogowych, ale wszystkich, które muszą posiadać decyzję środowiskową, aby móc je zrealizować.

To moja szybka pointa dla tych, którzy mówili, że inwestycje są opóźniane o jakiś okres. Dzieje się to m.in. przez trudności z uzyskaniem ostatecznych i prawomocnych decyzji środowiskowych, natomiast nie mamy tutaj systemowych problemów. Myślę, że statystyka w liczbie oddanych dróg szybkiego ruchu, a także nowych dróg krajowych w ostatnich ośmiu latach, między początkiem 2016 r. a końcem 2023 r. – a wiemy, co oddamy, bo projekty, które zostaną oddane do użytkowania w tym roku, są już na ukończeniu – pokaże, że potrafimy być skuteczni, mimo dużo innych i dużo gorszych okoliczności inwestycyjnych niż do 2020 r. Do 2020 r. nie mieliśmy problemu z potężną pandemią, która komplikowała proces inwestycyjny. Trzeba to przyznać. Nie mieliśmy też problemu z wojną na Ukrainie, która też wpłynęła na inflację, w sektorze budowlanym również.

Tutaj jest odpowiedź dla pana ministra Cezarego Grabarczyka. Od razu zareagowaliśmy na tę sytuację. W bardzo szybki sposób zwaloryzowaliśmy umowy w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych. W ramach „Programu budowy 100 obwodnic" podnieśliśmy stawkę waloryzacyjną co do zasady z 5 do 10%, a na pojedynczych kontraktach, tych bardziej kosztochłonnych, o większą ilość. Podobnie uczyniliśmy, jeżeli chodzi o umowy utrzymaniowe dla dróg krajowych.

To reakcja Ministerstwa Infrastruktury, które było za ten proces odpowiedzialne, ale współpracowaliśmy też z Ministerstwem Finansów, bo to kolejne środki finansowe, blisko 3 mld zł. To też współpraca z Urzędem Zamówień Publicznych, który wydał interpretację korzystną dla waloryzacji kontraktów wstecz. Była to podstawa prawna do tego, abyśmy mogli zrobić to legalnie. Współpraca z Prokuratorią Generalną Skarbu Państwa doprowadziła właśnie do tego, że mogliśmy podjąć się tego działania i spowodować, że żaden kontrakt na przestrzeni ostatniego roku, półtora roku nie został z tego tytułu wypowiedziany.

Wszystkie kontrakty, które zostały podpisane, są realizowane. Nie mówię, że nie ma trudności, bo każda umowa to odrębna historia. Czasami są to takie przeciwności, których wcześniej po prostu nie da się oszacować – czy to w dokumentach technicznych, czy to w innych dokumentach środowiskowych – ale co do zasady nie mamy systemowego problemu.

Jeżeli poseł Joński – nie wiem, czy jest, chyba go nie ma – mówi o jakiejś ułomności intelektualnej tych, którzy budują drogi, a padło takie sformułowanie, to powinien uderzyć się ręką w pierś, przeprosić nie polityków, nie mnie, bo gruba skóra i przyzwyczajenie do takich sytuacji jest u mnie bardzo duże, ale wszystkich, którzy w bezpośredni sposób odpowiadają za inwestycje infrastrukturalne: projektantów, inżynierów, wykonawców, bo to oni są na pierwszej linii frontu. My mamy zagwarantować środki finansowe, oczywiście wcześniej wyznaczyć cel inwestycyjny. To jest zadanie polityków: pokazać co, zapewnić na to środki finansowe, stworzyć odpowiednie otoczenie prawne.

Pan poseł Sonik słusznie zauważył, że w ostatnich latach nie mamy problemu z upadkiem firm podwykonawczych, bo w 2016 r. stworzyliśmy rozwiązania, które zabezpieczyły rynek firm podwykonawczych. Trzeba powiedzieć, że jest bardzo spokojnie w porównaniu do lat poprzednich. Mówię o tym, aby pokazać kompleksowość działań, które są prowadzone zarówno przez Ministerstwo Infrastruktury, jak i przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Na pytanie pana posła ministra Polaczka mogę odpowiedzieć tak, liczba zadań, za które odpowiedzialna jest GDDKiA, rośnie, bo skoro oddajemy większą liczbę dróg, to znaczy, że mamy większą liczbę zadań. Oczywiście ta instytucja cały czas potrzebuje wzmocnienia. Konkurencja z rynkiem prywatnym, z rynkiem budowlanym jest bardzo duża. Jeżeli możemy prosić o coś Komisję Infrastruktury, to o przychylność, jeżeli chodzi o działania, które resort infrastruktury podejmuje, aby wzmocnić GDDKiA, i personalnie, i finansowo, aby były narzędzia do realizacji ambitnych celów inwestycyjnych.

To tyle. Jeżeli chodzi o skrótowe odpowiedzi państwu, którzy sygnalizowali prośbę o odpowiedź na piśmie, oczywiście to zrobimy.

Były też pytania o odpowiedzialność ministra infrastruktury w zakresie dróg wojewódzkich, ba, nawet w zakresie dróg powiatowych. Nie mamy takiej odpowiedzialności, ale, pani poseł, jeżeli byłby pomysł na to, żebyśmy taką odpowiedzialność przejęli, to możemy się nad tym pomysłem zastanowić, przygotować jakieś narzędzia prawne, które pozwolą ministrowi infrastruktury wejście w taką infrastrukturę. Na razie nie możemy tego robić. Możemy oczywiście uruchamiać środki finansowe w ramach różnych narzędzi: czy to Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, czy to rezerwy subwencji ogólnej, czy to Rządowego Funduszu Polski Ład. To ponad 35 mld zł przekazane dla samorządów na inwestycje w zakresie dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich. To są duże środki, natomiast ci zarządcy cały czas odpowiadają za prowadzenie procesu inwestycyjnego, za wyznaczanie przebiegów obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich czy mostów, które powstają na drogach powiatowych. To oni odpowiadają za ten proces inwestycyjny.

Dziękuję Wysokiej Komisji, dziękuję gościom za dyskusję.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie ministrze, rozumiem, że odpowiedzi na moje pytania będą na piśmie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli taka była prośba, pani poseł, to jak najbardziej.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Ja też poproszę o odpowiedzi na pytania na piśmie, bo pan minister nie odpowiedział ani na jedno.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowni państwo, przepraszam. Powiedział, że na to, na co nie odpowiedział, odpowie na piśmie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli była taka prośba, to oczywiście odpowiemy na piśmie.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Miłosława Strzelec-Gwóźdź:

My również poprosilibyśmy, bo odpowiedzi na nasze pytania nie padły.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest taka prośba. Pan minister powiedział to, co powiedział. Wnioski każdy wyciąga sobie sam. Niestety czas nam się skończył.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeszcze raz powtarzam. Decyzje odnośnie do przebiegu S7 między Myślenicami to kwestia przyszłości.

Członek Komitetu Mieszkańców i Sympatyków Południowych Dzielnic Krakowa Miłosława Strzelec-Gwóźdź:

Nie odniósł się pan do aktualnych danych.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Serdecznie zapraszam wszystkich państwa, którzy są zainteresowani tą inwestycją, do konsultacji społecznych, które będą prowadzone w ramach STEŚ. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.